إنترناشيونال نت
International NET
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
إنترناشيونال نت مايو 2007 / ربيع ثان 1428
International Net May 2007 / Rabii II 1428

- Nanotechnology and the Political Economy of the Developing World
- موانئ البحر الأحمر.. تتلألأ وتبدأ الإنطلاقة الكبرى للتطوير
- ماذا تعرف عن ميناء ضبا ؟
- إدارة الموانئ المحورية فى عصر العولمة
- النقل النهرى فى مصر - الفرص الضائعة وتحديات المستقبل
- وطن على كرسى متحرك



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير



قمة السلام العربية

تمت بالعاصمة السعودية الرياض أعمال القمة العربية التاسعة عشر حيث قام الرؤساء والقادة العرب ببحث الموضوعات المدرجة على جدول الأعمال التى تضمنت تفعيل المبادرة العربية وإنهاء الصراع العربى الإسرائيلى وتطورات الوضع فى العراق ولبنان والسودان والصومال والملف النووى الإيرانى ، وجعل منطقة الشرق الأوسط خالية من أسلحة الدمار الشامل والنووية، هذا بجانب الموضوعات الإقتصادية وتعزيز التجارة البينية بين الدول العربية ومراجعة البرنامج الزمنى لإقامة الإتحاد الجمركى الموحد.

لقد سبقت هذه القمة وواكبتها الضغوط الإسرائيلية الأمريكية الدولية بهدف الحصول على تنازلات عربية لمجرد قبول الحديث عن المبادرة العربية كأساس للتفاوض من جانب إسرائيل وأهمها ما يتعلق بموضوع اللاجئين الفلسطينيين .

وقد أكد القادة العرب فى ختام القمة الضرورة الملحة لإستعادة روح التضامن العربى، وحماية الأمن العربى الجماعى، والدفع بالعمل العربى فى المجالات الإقتصادية والإجتماعية والتنموية، وضرورة تنمية الحوار مع دول الجوار الإقليمى وفق مواقف عربية موحدة ومحددة، وتأكيد أهمية خلو المنطقة من جميع أسلحة الدمار الشامل بعيداً عن أزدواجية المعايير، وحق جميع الدول فى إمتلاك الطاقة النووية السلمية وفق المرجعيات الدولية ونظامى التفتيش والمراقبة.

وأعلن القادة أيضاً العزم على تحصين الهوية العربية، والعمل على دعم مقوماتها وترسيخ الإنتماء إليها فى قلوب النشأ والشباب، وإعطاء أولوية قصوى لتطوير المناهج التعليمية فى العالم العربى وتعزيز حضور اللغة العربية فى جميع الميادين.

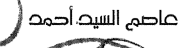
وعلى الجانب الأخر فقد رفض القادة كل أشكال الأرهاب والتطرف والمساس بالمعتقدات والمقدسات الدينية، كما تم التحذير من توظيف التعددية المذهبية والطائفية لأغراض سياسية، وترسيخ التضامن العربى الفاعل الذى يحتوى الأزمات ويفض النزاعات بين الدول الأعضاء بالطرق السلمية، والسعى لتلبية الحاجات الدفاعية والأمنية العربية، والوقوف مع النفس وقفة تأمل صادق ومراجعة شاملة .

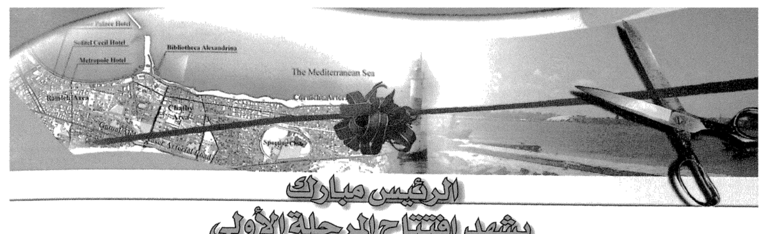
وقد تم إصدار "إعلان الرياض " الذى كان من أهم ما تضمنه:

- تأكيد خيار السلام الشامل الذى يعتبر خياراً إستراتيجياً للأمة العربية، وتبنى مبادرة السلام العربية كما أقرت فى قمة بيروت عام 2002 .
- رفض الحصار المفروض على الشعب الفلسطينى، ودعوة كل الأطراف الدولية لرفعة فوراً، ودعوة المجتمع الدولى لإستئناف المساعدات للشعب الفلسطينى، بجانب بدء المفاوضات الجادة للوصول إلى تسوية شاملة وعادلة للصراع العربى الإسرائيلى.
- إحترام وحدة العراق وسيادته وتحقيق إستقراره عن طريق الحل الأمنى والسياسى ولابد منه إيجاد حكومة وحدة وطنيه لكل العراقيين، ودعم وتعاون الدول العربية ودول الجوار فى تفعيل المصالحة الوطنية بعد حل مختلف الميليشيات وإنهاء المظاهر المسلحة العدوانية.
- تأكيد التضامن العربى الكامل مع لبنان، وتوفير الدعم السياسى والإقتصادى للحكومة اللبنانية لحفظ الوحدة الوطنية والأمن والإستقرار وسيادة لبنان على كامل أراضيه، ودعوة جميع الفئات والقوى اللبنانية إلى الحوار الوطنى وبذل كل الجهود لحل الأزمة السياسية الراهنة والإضطرابات والانقسامات، والالتزام بالدستور اللبنانى وأتفاق الطائف.
- رفض ما يسمى بحساب سوريا، والطلب من الولايات المتحدة إعادة النظر بهذا القانون.
- إرسال قوات أفريقية لدعم الإستقرار بالصومال، ودعوة الدول العربية لتقديم مختلف أشكال الدعم للحكومة الصومالية.

إن قمة الرياض تعتبر تحرك عربى لتفعيل مبادرة السلام ومعالجة الأزمات المستعصية فى المنطقة، ولقد انتهت إجتماعاتها ويتوقف تقييم نجاحها أو فشلها على تنفيذ قراراتها خاصة وأنها عقدت فى جو صعب وظروف بالغة التعقيد، وتؤكد الشواهد أن تصرفات حكومة إسرائيل بعد قمة الرياض سوف لا تساعد على تهيئة الأجواء المناسبة لإستئناف السلام مع الفلسطينيين، ولذا عليها قبول مبادرة السلام العربية لعام 2002 - كما أن تزايد الخلافات العربية تعرض العالم العربى للخطر، وتزيد من تفاقم الأزمات خاصة فلسطين المحتلة ولبنان والعراق ودارفور وغيرها، ولابد من وقف الأنتقادات المتبادلة لبعض القادة العرب، ووضع تصور شامل لكيفية تحقيق الأمن القومى العربى بمفاهيمه الجديدة وأبعاده الإقتصادية والإجتماعية والثقافية والتعليمية والإعلامية عن طريق توحيد الرؤى والأهداف

عاصم السيد أحمد





الرئيس مبارك يشهد افتتاح المرحلة الأولى

من تطوير وتحديث ميناء الإسكندرية



- **ميناء الإسكندرية أصبح يواكب الموانئ العالمية الكبرى**
- **الميناء بعد التطوير يلعب دوراً كبيراً فى زيادة الدخل القومى**
- **بلغت تكاليف التطوير 750 مليون جنيه**
- **إضافة أرصفة ومساحات جديدة لإستيعاب أكبر عدد ممكن من الركاب والبضائع**
- **توفير 6 آلاف فرصة عمل للشباب**
- **الميناء يساهم فى زيادة عدد السائحين المترددين على مصر**

قام الرئيس حسنى مبارك بافتتاح المرحلة الأولى من مشروع تطوير وتحديث ميناء الإسكندرية والتى تكلفت 750 مليون جنيه يرافقه الدكتور / أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء والمهندس / محمد لطفى منصور وزير النقل واللواء/ عادل لبيب محافظ الإسكندرية واللواء بحرى/ إبراهيم يوسف رئيس الميناء.

وبهذا التطوير عاد الميناء إلى سابق عصره واسترد مكانته على خريطة الملاحة العالمية حيث يلعب دوراً اقتصادياً كبيراً فى تنمية الاقتصاد القومى المصرى عن طريق زيادة موارد الدولة وتوفير أكبر قدر من العملات الصعبة فقد شمل التطوير فى هذا المضمار رفع حركة التشغيل وزيادة حركة الترانزيت مما أدى إلى زيادة عدد السفن الداخلة والخارجة منه وإليه كما يلعب الميناء دوراً إجتماعياً كبيراً أيضاً إذ أنه يوفر 6 آلاف فرصة عمل للشباب على الأقل .

وقد تفقد السيد الرئيس خلال جولته فى الميناء والتى أستغرقت حوالى ثلاث ساعات محطة الركاب الجديدة كما تفقد الأماكن السياحية بالميناء خصوصاً محطة القطار السياحى التى تربط الميناء بالمواقع الأثرية المصرية كما زار المركز التجارى ومبنى الإدارة الإلكترونية والتى تسيطر على تشغيل الميناء ككل، كما تفقد متحف الميناء الذى شيد فى القرن التاسع عشر الميلادى .

وأكد المهندس / محمد منصور وزير النقل أن تطوير الموانئ المصرية من الأمور الحيوية لتنمية الاقتصاد المصرى إذ أن الموانئ هى الواجهة الرئيسية لمصر وقد تناول وزير النقل الميناء بالشرح للسيد الرئيس حسنى مبارك معلناً أن بعد هذا التطوير والتحديث يمثل المرحلة الأولى فقط وأنه توجد مرحلتان ثانية وثالثة للتطوير وتشمل **المرحلة الأولى** للتطوير المحور السياحى بالميناء والمنطقة الشرقية والغربية وتشييد أرصفة وساحات ومراكز اللوجيستيات ومناطق الإدارة الالكترونية والمراقبة التليفزيونية ومركز إدارة الأزمات وما به من كاميرات للمراقبة تعمل طوال اليوم وبالتالى أصبح ميناء الإسكندرية يواكب أحدث الأساليب العالمية فى تشغيل وأستقبال البضائع المعمول بها فى أكبر الموانئ فى العالم.

وقد أضاف وزير النقل بأن الميناء يضم ممثلى كل الأجهزة الحكومية تقريباً من رقابة على الصادرات والواردات والشئون الصحية والتوكيلات الملاحية والجمارك حيث يصل عدد العاملين بالميناء حوالى 52 ألف شخص ويتردد عليه يومياً نحو 30 ألف شخص.

وأخيراً أوضح الوزير أن هناك صعوبات كثيرة واجهت عمليات التطوير كالمحافظة على سير العمل فى الميناء أثناء التطوير مع ضرورة المحافظة على المظهر الحضارى والبيئى للميناء وقد قامت الدولة بتطوير الميناء لعدة أهداف منها زيادة كفاءة تشغيل الميناء وزيادة موارد الدولة بالإضافة إلى مراعاة البعد الاجتماعى الذى نادى به السيد الرئيس وينادى به دائماً وفى إطار ذلك تم تطوير المنطقة العشوائية بجوار باب 27 بالميناء ونقل نحو 1380 أسرة ومنحهم الشقق البديلة على سبيل التمليك مجاناً بمدينة مبارك بالعامرية وتمليك 88 أسرة محلات تجارية بنفس المكان.

وقد أكد اللواء / إبراهيم يوسف رئيس هيئة الميناء أن هذا الميناء لم يشهد أى تطور منذ عصر محمد على باشا واليوم أصبح نقلة حضارية مشرفة وأشار رئيس الميناء إلى أنه تم تخفيض عدد أبواب الميناء إلى 15 باباً فقط بعد أن كان عدد الأبواب 56 باباً لتحقيق السيولة والسهولة داخل الميناء ودفعاً للارتباك داخله فهناك باب مخصص لدخول وخروج السائحين والمسافرين وثلاثة أبواب للبضائع وخصصت بعض الأبواب للعاملين والمترددين على الميناء بعد فصلها عن الدائرة الجمركية على الرغم من بقاء هذه الدائرة داخل الميناء.

وأخيراً وضح رئيس الميناء أنه تمت إضافة 100 ألف متراً لإستيعاب البضائع المصدرة من الميناء وقد تم أيضاً تحديث البنية المعلوماتية حتى تتحقق السهولة والشفافية فى تداول المستندات كما تم إنشاء وحدة إلكترونية لا يدخلها الموظف إلا من خلال بصمة أصابعه لدواعى الأمن. كما تم إنشاء مجموعة من الطرق الجديدة مع تحديث رصيف سفن الركاب بطول 900 متر لزيادة الطاقة الإستيعابية لعدد السفن مع تحديث وتطوير محطة الركاب بالميناء حتى تكون قادرة على استيعاب أكبر قدر من المسافرين.

هكذا شهد الميناء تطوراً كبيراً من خلاله سيزيد حجم التجارة المصرية وذلك عن طريق زيادة السفن الداخلة والخارجة منه وإليه حيث بلغ إجمالى عدد السفن المترددة عليه أكثر من 50 ألف سفينة بمختلف أنواعها فى عام 2006 كما بلغ عدد السياح الذين أتوا إلى مصر أكثر من 150 ألف سائح خلال العام نفسه وفى النهاية يعد هذا الميناء من أكبر مصادر الدخل القومى وفقاً لآخر إحصائية حيث يبلغ العائد السنوى منه نحو نصف مليار جنيه فى السنة وبهذا التطوير سيزيد هذا القدر مستقبلاً.



on a new modern invention which will devastate them in peace without a single bullet fired or moving a single soldier. The good news is that the people in the developing countries are quite capable of developing the very same inventions needed to protect themselves in peace, if they are given the means to start developing nanotechnology projects now. Only those who have nothing to lose go to war. Happy people do not go to war.

5.3 Workshops on nanotechnology

If the above is not completely sufficient to convince all decision makers in the developing countries of the vital importance of the above nano initiative, I propose to hold a very high level workshop on nanotechnology as soon as possible in order to promote the idea. To be sure, such a workshop is essential anyway. What is debatable is only the timing and whether this workshop should be held before or after a decree of establishing a National institute of Nanotechnology and commencing a nanotechnology initiative. Either way I propose that such a workshop, in addition to an exhibition of nano products should be held as soon as possible in very country seeking to join the new scientific, industrial revolution in order that the general public may become fully aware of the nano age.

6. Taking the limit and conclusion

Nobel Laureate in Economics, J. Stiglitz has long uncovered the immense harm and the phenomenal high cost of allowing mass poverty to go on. His two best sellers "Fair Trade for all" [12] and "Globalization" [13] were not exactly eye openers because the author was already long ago a disciple of J. K. Galbraith [16] but it is a must reading for any scientist pondering the fate of our world and why development is freedom not only for the poor but also for the rich of this planet as argued by another Nobel Laureate in Economics Prof. Amartya Sen [14].

It is under all the preceding influences that I came to see the future of economics as simply scientific excellence. In the limit, science will not be a factor or even a very important factor in economical development. Science will be synonymous with economics. It will no more be agricultural or mineral resources as the Physocrats or Marxists have argued which will define economics. It will not be the balance between land and population as argued by Galbraith. It will not be the greater understanding of economics and econometric models. It will be simply science itself.

The human brain is our most valuable tool for survival, economic revival and achieving affluence for all. A glimpse of this future could be seen in countries of very different sizes such as Israel and the People's Republic of China. Other countries are working very hard toward achieving a scientific society with different degrees of successes, such as India, Saudi Arabia and Iran.

In the limit, the future will not belong to those who control vast oil reserves, but those who have the largest number of engineers and scientists with the highest levels of education possible. When there is no oil, they will invent oil and when there is no arid land, they will construct crops in the laboratories [5]. These are no more idle dreams, but real prospects anticipated long ago by R. Feynman and Erik Drexel [5]. One just needs to look at a country which has hardly anything but science and democracy like Israel which is moving with the speed of light towards prosperity and I am not talking here about military might which is in real terms of the limit quite irrelevant. By contrast, we just need to look at the oldest and greatest civilization the world has ever known, Egypt which has everything but a deficient scientific leadership and educational policy and consequently lagging way behind not only Israel but a country as small as Kuwait and Qatar. Egypt used to be one of the most advanced powers in the Mediterranean sea less than two centuries ago in the time of Mohamed Ali Pasha who was the undisputed leader of the Middle East and all Arab countries in the fifties of the last century and is now at a stable relative minimum scientifically speaking and consequently faces its greatest challenge ever after higher education and advanced scientific research have been virtually wiped out except for the few rich. No one could be fooled by the razzmatazz and empty drums talking about science and education nor the unrivaled 6 star hotels of its magnificent beaches. It is a crude reality, no excellence in science, no future for the nation. I am sure it is not only oil that is doing the miracle in young Gulf States. It is the Stanford and Berkeley educated elites who are making the difference.

There are many witty jokes about taking the limit which leads frequently to absurd results. Here however, I truly believe that science and particularly nanotechnology and not the war on terrorism are our salvation. To see that one needs the intellectual elite to be the political leadership. To think there can be real democracy in a country where 85% of its population live under the poverty line is making a mockery of the wonderful ideal. Needless to say this is not happening at the present not even in the most advanced and richest countries on our planet let alone the poor developing world mostly ruled by ignorant dictators. Let us hope Nanotechnology could give us some peaceful ways to manage a coup d'etat to bring these badly needed changes. I for one am betting on nanotechnology.

References:

[1] N. Ferguson. Did the U.S. overreact to September 11? Speculation on how future generations will judge the war on terrorism – and what it will take for America to win it. Time. September 11, 2006 (pp 23-27).

[2] M. S. Elnaschie. Nanotechnology for the developing world. C, S & F 30 (2006) pp 769-773.

[3] Foster, L.E. Nanotechnology. New York: Prentice Hall 2006.

[4] P. Ball. Designing the Molecular World. New Jersey. Princeton 1994.

[5] E. Drexler. Engines of Creation. Fourth Estate. London 1990.

[6] Ando T. et al. Meso scopic Physics and Electronics. Heidelberg. Springer 1998.

[7] P. Weibel. G. Ord and O. Rossler. Spacetime Physics and fractality. Festshrif in honor of M. S. Elnaschie's 60th Birthday. Vienna, New York Springer 2005.

[8] Ji-Huan He, Y. Wan and L. Xu. Nano-effects, quantum-like properties in electrospun nano fibers 5. C, S & F (2007) in press.

[9] Ji-Huan He. Application of E-Infinity to turbulence. C, S & F. October (2006) vol. 30, issue 2, pp 506-511.

[10] M. S. Elnaschie. The Brain and E-Infinity. Int. J. of N. Science & numerical Simulation, 7(2), pp 129-132 (2006).

[11] M. S. Elnaschie. Mohamed Elnaschie answers a few questions about this month's new hot paper in the field of engineering. Thomson Special Topics. http://esi-topics.com/nhp/2006/September-06-MohamedElNaschie.html.

[12] J. Stiglitz. Fair Trade for all. Oxford University Press (2005).

[13] J. Stiglitz. Globalization. Penguin Books. London (2002)

[14] A. Sen. Development as freedom. Oxford Press (1999)

[15] J. K. Galbraith. The age of uncertainty. Houghton Mipplin Company. Boston (1977).

[16] M. S. Elnaschie. An Economist for all seasons. A Farewell to Galbraith. C, S & F (2007) in press

[8] in which he has shown how E-Infinity theory could be applied to problems related to nano textile technology. Here we have a theory devised specifically to tackle quantum gravity and then suddenly one finds that it is of great usefulness in turbulence [9] and brain research [8]. Nonetheless, on reflection this is not in the least surprising. Arnold Diffusion, KAM, Sphere Kissing and Neuhaus sinks as well as chaotic dynamics and fractal gravity are all concepts well known to those working in nonlinear dynamics [11]. On the other hand, nonlinear dynamics plays a crucial role at the mesoscopic level of nano structures and that is where E-Infinity theory becomes relevant to nanotechnology. The connection is simply the fact that we can improve quantum mechanics by exploring deterministic and dissipate quantum systems as done by 'tHooft or look at deterministic but chaotic dynamics as an alternative mathematical solution. In E-Infinity we have clearly taken the second avenue and hence the connection to nanotechnology and mesoscopic systems [10, 11].

5. Some applications of nanotechnology

Let us start with one of the largest and fastest growing research areas of nanotechnology which is related to or health. In medicine less is frequently more. The side effects of medicine are more often than not just as harmful as the disease we want to cure. Using nanodevices to deliver the medicine accurately to the damaged tissues and cells will increase the chances of healing tremendously. Instead of shooting blindly with a radioactive machine gun to cure cancer we have a sniper which targets only those cancer cells without killing innocent bystander cells. There is a huge new field called nanobot reminding us of the Hollywood science fiction film "The strange voyage" of 1965. Shrinking the heroine of the film, Raquel Welsh to nanosize is of course science fiction which will remain fiction probably for hundreds of years if not forever. But the idea of sending a miniature apparatus not much larger than 1mm and 1/10mm radius into the bloodstream which could then remove blockages in the arteries may quite soon become a science, not a fiction. In fact, we are almost there with regard to a dialysis machine for kidney patients with is sufficiently small to implant inside the person suffering from kidney failure. Similar technologies may be used for diabetic patients. I have just told a dear friend of mine who studied with me in Germany in the early sixties of the last century and who had a stent placed in one of the main blood paths to his heart a few years ago, that unless this stent is coated with a special nano material, trouble will be pre-programmed. However, a nanostent helps the healing process and prevents clotting of the blood [3-5].

In electronics, we know the pivotal role of silicon. Miniaturization of electronic chips depends totally on silicon. But we are reaching the limit and soon will not be able to make silicon chips any smaller. Luckily nano technology has given us a new material, namely nanotubes which can do all what silicon does and more and could reduce the size considerably. Nanotubes are science fact and applications of this new technology is too numerous to cover in this letter.

There are many more applications of nanotechnology, like nanofridges which kill any smell producing germs and nano and smart clothes, some of which is already on the market. Smart clothes depend of course on sensors, but sensors have many other applications in nanosecurity research. There are two extremes in nanotechnology. On the one hand, we have visionaries like Eric Drexel, the Director of the Foresight Institute in California who dreams of a nanomotor which is a very small engine driven by the Brownian motion in fluids such as water as well as changing sand into meat because both are made of atoms and molecules.[5]

On the other extreme we have nanotubes and new nanomaterials. These are science facts. The majority of research effort in nanotechnology will lie somewhere between these two extremes. Only research will show where fact and where fiction lies in the nanovision of the world [5]. The results of this research will change our world beyond recognition.

5.1 Monetary Considerations

How much will the launching of a nanotechnology initiative cost and where could one start? This is a practical and realistic question. I think for a country like say Egypt, one would need 300 million dollars over say five years. This is not much, not at all considering the enormous gains.

Developing countries' should send Ph.D. students abroad to work on nano research. They should bring leading scientists from abroad to work for a few years training their staff. At the same time they should coordinate between the different groups already working on various aspects of nanotechnology, probably in total isolation. In all events the initiative must be independent of any of the well-known and loathed developing world bureaucratic systems or it will fail.

Although funding in say an oil-rich country is presently not a problem in general, funding should be provided up to 50% by the government. The rest of the money should come from enlightened rich personalities. In addition many institutions may want to have the honor of investing in the future of a world without poverty, without war and without terrorism. It is interesting to see that Israel is number 5 worldwide with regards to public funding per capita for nanotechnology just after Switzerland, way before the United Kingdom which is number 13. Israel is a magnificent model for what a serious nanotechnology program should be like in all of the Middle East.

It is also very important that such a new project has the support of the respective government and be put under the auspices of the Head of State. In the USA it is under the auspices of President Clinton and in Israel under Shimon Peres, two well-known and highly visible personalities.

5.2 Nanoinitiative for the Developing World

Following the examples of the USA and Israel, it is easy to see that the function of a nano initiative must be multi verse:

- It will supervise a first class cutting edge research institute working in various disciplines. For instance, a country with an all important oil industry is where much of the effort should go.
- It will supervise the private sector and coordinate between various institutions and universities working in nanotechnology.
- It will raise funding and keep international connections between the country in question and the outside world.
- Encourage public awareness of the importance of science in general and nanotechnology in particular.
- Work towards a regional nano initiative including all regional powers.

5.2 The Clinton initiative and wider aspects of the role of nanotechnology

When President Clinton introduced the nanotechnology initiative in his speech in the year 2000, he borrowed generously from Richard Feynman's famous 1958 lecture "There is plenty of room down there" by noting that one day we could store the library of Congress on a devise the size of a sugar cube.

One can see here that the demarcation line between science fiction and science fact is blurred. Indeed, I feel that if at all possible, someone with the necessary courage should meet the supreme political leadership in every developing country and inform them that he has bad news and good news for them. The bad news is that the rivals are right now working feverishly

I should approach nanotechnology from another viewpoint, namely that of industrial production. So far the majority of our industrial products could be labeled bulk industry or bulk production. To produce a wooden chair, we take a large trunk of a tree and cut it down to smaller sizes and fit these pieces together until we produce a chair. However, nature operates in a very different way. To produce the trunk of a tree, nature grows a tree. It starts with a very small seed. This seed has all the information needed to grow a tree. In nanotechnology, we are trying partially to imitate nature and to build things starting with atoms. So we have moved now from the traditional bulk industry which is wasteful and accompanied by a great deal of pollution to the atomic scale industry which we call nanotechnology [3-5].

In figures 12-17, we attempt to illustrate the concepts of nanotechnology via the physics of the quantum world as well as by analogy to the social behavior.

Now we can move to the next point, namely why nanotechnology is important? In fact we can make a leap and ask why nanotechnology is important for the developing world, particularly for very rich but paradoxically still developing countries.

Of course, I can answer this in the normal logical way, when the circumstances are normal and logical. However, many parts of the developing world are facing incredible situations. The most advanced, most powerful country on our planet, the United States of America has invested billions of dollars in nanotechnology. The Clinton-Nanotechnology Initiative goes back to the end of last century and was officially announced in 2000. Europe has in the meantime an enormously large nanotechnology program; billions of Euros worth and nanotechnology centers are mushrooming everywhere. Both India and of course the miraculous People's Republic of China are investing generously in nanotechnology. China has an excellent nanotechnology textile industry already. Not only that, but Israel is a key player on the international scene, which in many aspects is admirably leading the world in nanotechnology. Unfortunately that is where things nearly end. Poor and rich developing countries are lagging hopelessly behind.

However, this is still not the whole story. The crucial importance of the above comes from the very nature of nanotechnology. This technology requires a relatively small investment and the way from research results to marketing is relatively short. In addition, government expenditure at least in the United States is matched almost dollar by dollar by the private sector. Most companies in the U.S.A. have an R&D department working on nanotechnology. There are also a huge number of small companies in Israel, the U.S., Europe, China and India working on nanotechnology related products.

This alone shows us that the whole scientifically aware and technologically advanced world consider nanotechnology to be the future. Most thinkers and scientists working on nanotechnology predict that nano will change our world in the next 100 years more than all the changes that we have seen in the last half millennium. Countries as large as the United States and as small as Israel think nano is the future. Countries with the highest standard of living, such as Europe and countries with the weakest per capita income like India think that nano is the future and that investing in nano is indispensable. In such circumstances how could it be possible that other developing countries, like say my country, Egypt should be an exception?

The history of technology in general is a history of competition even between friendly neighbors. It is enormously important to see what your neighbors and competitors are doing. They are doing nanotechnology on a large scale. For one to say that we do not care what our neighbors are doing in nano or any other industrial field, is such an ignorant utterance which invites even the mildest of people to get impatient and even angry. No one could possibly be so absent minded or conceited or presumptuous to that that he or she lives in a vacuum, unless this vacuum is the head which produces such arrogance. It is for the writer a truly lamentable situation that many of the countries in the developing world have allowed themselves to slip away in many directions, but missing the nanotechnology age could be their most fatal mistake.

Nanotechnology is important because it is relatively cheap, relatively safe, and relatively clean and the financial rewards are relatively very high. It is a technology and science mélange oriented towards applications [4-6]. For instance, I work with all my brain and heart in high energy physics and quantum gravity. This is very prestigious research. It consumes huge amounts of money for experimentation. However, the financial economical benefits which comes out of CERN for instance or the Fermi Lab is so minute compared to the investment that it can be classified as almost useless for a country like Egypt and of secondary importance for a country as rich as Kuwait for the next 100 years. That does not mean we should not participate in such activity but compared to nanotechnology all this CERN stuff is of secondary importance. Only atomic energy is important for the economy of poor developing countries but atomic energy is not high energy physics. In fact, compared to CERN, this is relatively low energy physics, but atomic energy and reactor research is extremely important and will become much more so in the not too distant future when the price of oil surpasses the 90 US dollar mark. Nevertheless and paradoxically so, developing countries are ignoring peaceful atomic research and the development of modern and safe atomic reactors are extremely slow on nanotechnology. This is clearly irrational or ignorance. Alternatively, it may be a sheer lack of control of destiny and total surrender to erratic political circumstances, more or less like a candle in the wind to put it mildly and melodically.

Nanotechnology touches or will touch every aspect of our lives. For simplicity we divide the field into 3 major activities. Nanomaterial science, nanoelectronics and nanomedicine. Needless to say they all interact. In fact the writer is the editor of an international interdisciplinary journal devoted partially to nanotechnology. Nano is interdisciplinary by its very nature and by definition.

4. Nonlinear Dynamics, E-infinity and Nanotechnology

I came very early as a school boy under the spell of Einstein's General Theory of Relativity and then to make matters worse, just before starting my engineering university education, I discovered the work of Heisenberg and quantum mechanics. It was very hard for me to leave all these fascinating subjects and study bridge design, steel constructions and reinforced concrete tall buildings which I nevertheless did because I had to. I would have given anything to be able to work on the problems of modern physics instead.

Today I feel I am truly privileged to work in physics and grapple with things like quantum gravity and the nature of spacetime [7]. The practical value in the foreseeable future of my research in these areas is quite limited but I must admit I will do it whether it is of limited value or no practical value whatsoever. Nevertheless, we always hope to find something particularly useful for application but I admit that with the exception of calculating the mass spectrum and finding a good theory for low temperature super conductivity, my hopes were less than modest. The more my surprise was when to my indescribable delight I came across a recent paper by the remarkable Chinese scientist, Prof. Ji-Huan He and his team, submitted for publication in Chaos, Solitons & Fractals

with a vision involving science in general and nanotechnology in particular [2].

The writer was taken by the remarkable congruence between Ferguson's conclusions and his own vision of the future. Taken to the limit, this view of reality leads to an equation which could be stated in the following simple form:

Economic revival = Scientific excellence

It is tempting to call the above an identity rather than an equation. Part of the present work will be a meditation on the meaning, implications and ramifications of equating scientific excellence with economics.

Returning to Ferguson's article, of course security using nano innovative equipments could free us from present day indignities and unnerving procedures which we experience constantly in airports, to mention but a minor subject compared to being shot in error for running in an underground station in London which was traditionally one of the most relaxed and safe capitals in the world functioning perfectly without the need for any armed police. However, the real quantum jump which nano technology can bring about is with regard the living standards of the majority of the inhabitants of a planet ravaged by poverty, malnutrition, diseases and even occasional famines as seen in many parts of Africa in recent years.

Compared with classical bulk-based technology, nanotechnology is immensely smart. It is compatible with all kinds of economics and socio-political systems, large or small, industrial based or agricultural oriented. The initial investment required by nanotechnology is relatively low and the reward is relatively high as well as swift compared to traditional technologies.

A Brief History of Economy .2

Long before Rev. Thomas Malthus pessimistic principle of population, David Recardo's Iron wages and Adam Smith's invisible hand of self-interest, there was F. Quesnay and the Physiocrats whose teachings was that only agriculture produces a real surplus and thus gives a real net profit. [15]. We have come a long way since. The author's first real serious encounter was with "Das Kapital". However, by the end of the sixties it was clear that something was truly wrong in the land of communism. So we had to go back, not all the way to Zurich as Lenin would have done if he were to come back to life and see the Soviet non-military economics, but rather back to Keynes. At the end I as many of my generation rediscovered J. Kenneth Galbraith and the idea of mixed economy and American liberal thinkers which translated to English means radical leaders such as Kennedy [15, 16]. Yes correct, I mean J. F. Kennedy; Einstein's relativity theory is also applicable to the passing of ordinary time. The writer admits that to this day, he remained blissfully ignorant of Reaganomics and Thatcher's economics; but in all these revolutions and evolutions, where is the place of science and scientific research?

In figures 1-11, we are giving in the corresponding caption bibliography, a short history of economical thoughts.

In World War I, it was the automatic machine gun which changed almost everything known at that time. Nothing new in the west of Erich Maria Remarque came to an end by technology, not philosophy or economical theories. Similarly, the expropriation of the expropriated fundamental to Marx' thesis of the absolute contradiction inherent in the capitalistic system did not understand the role which science and engineering will play and the incredible demand for large numbers of highly trained engineers coupled to a phenomenal rise in the number of middle-class in the industrial societies.

In fact the effect which satellite television and the internet have had on the Middle East and particularly the Gulf states is more profound than anything which took place in these regions. Al Gezira television in Qatar is more feared in some quarters than certain armies. First, the transistor radio, then the mobile phone, changed the face of rural life in an old and traditional society like Egypt. Finally China and in a lesser measure India and lastly the Islamic Republic of Iran are clear examples showing that technology, rather than the traditional economy, will set the course not only for those countries but for the whole world. In the middle of all that nanotechnology seems to us to be by far the most important technology of the immediate future.

3. What is nanotechnology and why is it important?

The naïve and direct answer to the frequently posed question what exactly is Nanotechnology is to say that it is a technology concerning processes which are relevant to physics, chemistry and biology taking place at a length scale of one divided by 100 million of a meter [3]. Maybe a little bit more enlightening, although equally naïve, is to say that nanotechnology is the art of producing little devises and machines, somewhat at the molecular scale. [4, 5] However, the scientific definition which I admit may be slightly involved for a non-specialized person is to say that nanotechnology is a technology applied in the grey area between classical mechanics and quantum mechanics. Classical mechanics is the mechanics governing the motion of all objects we can see with our naked eye [3, 4]. This is a mechanics which obeys deterministic laws and which we can control to a very far extent. We know when an airplane or a care will arrive at its destination when we know when they started their journey and their speed. The same applies to a stone or a shell fired by a canon. When we know the forces acting on the shell or the stone then we know exactly where it will land. This is what we learned from Galileo and Newton. By contrast, quantum mechanics which is the mechanics controlling the motion of things like the electron, the proton, the neutron and the like is completely probabilistic. We know nothing about the motion of the electron except that there is a probability that the electron may be here or there. Even crazier than this, if we know the exact location of an electron, it is impossible to know its speed, and if we know the exact speed of the electron, it is impossible to know its exact location. Such a relationship is called the Heisenberg uncertainty principle.

The question which poses itself is when does a classical object like a stone change its nature to a quantum object like an electron? Somewhere between these two scales these changes happen, but this does not happen suddenly. There is a grey area between these two scales which neither classical nor quantum. Theoretical physicists call it the mesoscopic system [6]. This is what is called by non-physicists the nanoworld. A nanosystem is therefore something which is sufficiently small that we could not see with our naked eye and not even with an ordinary microscope [6]. However, it is sufficiently larger than an electron so that we control it in principle if we have a very fine tool to manipulate the system. It was a great achievement of a young German, Gerd Bennig to invent a microscope which is so refined that he could see atoms with his eyes for the first time in history. Bennig and Rohrer received the Nobel Prize for Physics for that invention [4].

Further development of this microscope made it possible to use it to move and transport atoms at our own will, thus forming new materials which do not exist naturally in our planet [3]. This may have been the starting point of what we call today Nanotechnology. But Nanotechnology existed also much earlier, although the word was not invented yet. For instance, all genetically manipulated agriculture products are forms of nanotechnology. The way of treating cancer with radiation and chemotherapy is a very primitive form of nanotechnology applied in medicine. We will come to all that later on, but maybe



John Maynard Keynes

(5 June 1883 – 21 April 1946)

The General Theory of Employment, Interest and Money

فكره انقذ امريكا من الكساد الاعظم وقال روزفلت كلمته الشهيرة (نحن جميعا الان كنزين) وقد اعتبر تشرشل أغبى زعيم اقتصاد سياسى فى تاريخ العالم و من الواضح انه لم يتعرف على كثير من الاقتصاديين من العالم الثلث بالاضافه الى ريجان و تاتشر

Figure 8



Irving Fisher

February 27, 1867 - April 29, 1947

من اعظم الاقتصاديين الامريكين و ادخل علم الرياضيات الى علم الاقتصاد وله معادله هامه وهى :

$$MV=PT$$

حيثما P هى السعر و M هى ثمن السندات و T هى مؤشر التعامل و V هى سرعة دوران المال تصور نظريا انك فى عالم زمان مكان النشانى الكتورى فى هذه الحاله السرعه هى مالانهاية ولذلك فان مثلا جنية واحد ممكن ان يكون فى جيب كل الناس فى نفس اللحظه . هذا طبعا غير ممكن فى الواقع و لكن تقنية النانو بسبب السرعه الكبيرة تقرب من الفكرة



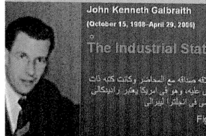
Paul Samuelson

(born May 15, 1915, Gary, Indiana)

Neoclassic Economics

ادخل الرياضيات بصوره قوية فى الاقتصاد

Figure 10



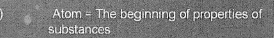
John Kenneth Galbraith

(October 15, 1908–April 29, 2006)

The Industrial State

كان له علاقه صداقه مع المحاضر وكانت كتبه ذات تاثير خاص عليه، وهو فى امريكا يعتبر راديكالى وهو ماينسى فى انجلترا ليبرالى

Figure 11



(5) Two atoms = Beginning of further properties of matter .

(6) Many atoms , but limited in number …… …give new properties regarding conductivity and electromagnetism

(7) Trillions of atoms give classical matters

البوزون عكس الالكترون فى كونه يتآخى مع بوزون اخر و يحمل Spin 1 or 2 وليس ½ or 3/2 . لاحظ ان اثنين من الالكترونات يمكن ان يكونوا بدون واحد

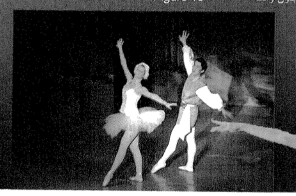


Figure 15

النانو

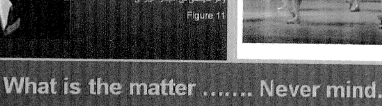
كل راقصة تمثل الان ذرة و مجموعه من الذرات تتصرف كما لو كانت منظومه نانونيه بشرط الا يكون عدد الذرات كبير هنا نصل الى ما يسمى مانوسكوبك سيستم وهى منظومه ليست كمية و ليست كلاسيكية



Figure 16

الالكترون هو بونون و يحمل Spin ½ Statistic الالكترون لا يحمل اى خواص للمواد المختلفه بمعنى ان الالكترون الخشب هو الكترون اللحم أو الكترون الحديد أو الاكسوجين أو الهيدروجين ولكن كل الكترون يوجد فى حاله مختلفه عن الالكترون الاخر

Figure 14



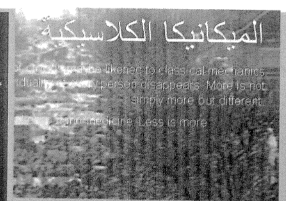
Level of complexity

Seven Steps to classical reality

(1) Electron .

(2) Quarks.

(3) Neucleon = Proton or neutron



figures 17: The behavior of crowds maybe likened to classical mechanics where the individuality of every person disappears. More is not simply more but different. The same applies to nano-medicine. Less is more.

Nanotechnology and the Political Economy of the Developing World

M. S. Elnaschie

Distinguished Fellow of the Frankfurt Association for the Development of Fundamental Physics, University of Frankfurt, Frankfurt, Germany
and
Department of Physics, University of Alexandria, Alexandria, Egypt

Abstract

Taking the theoretical limit we arrive at a realistic vision of a novel political economy based on Nanotechnology. With the developing world at the center of our arguments and the new scientific and technological revolution at its roots, a simple equation is proposed which equates the economical revival not with yellow or black gold but merely with scientific excellence. As a natural consequence, investing massively in education, scientific research and human brain resources must be the first and second if not the only priority of government spending as well as the enlightened private sector. Thus the battle for scientific excellence has priority over any other real or imaginary wars. Once that this battle is won all others are automatically won.

1. Introduction

"In old technology terms it was true, things had not turned out well......the U.S. lost its influence over the world's most oil-rich region.......Russia formed a new anti-America trio. Yet the new technology of the 2010's and 20's did much to negate these matters. The adoption of fuel-cell engines.....combined with ultra safe nuclear power plants ended America's...........addiction to oil. The application of Nanotechnology to homeland security allowed twenty four hours, seven days a week surveillance of ....suspects... ..and the great war of Democracy ended...not....with...a bang....so many feared but with........a technological revolution."

The preceding passage is not the author's but is taken out from a long and highly informative and imaginative article by one of the world's leading historians, Neil Ferguson and was published on September 11, 2006 in Time Magazine [1]. In that article Ferguson tried to imagine what America and the world will say 25 years from now when we all look back, with a little "Osbornian" anger on our present time and he came out

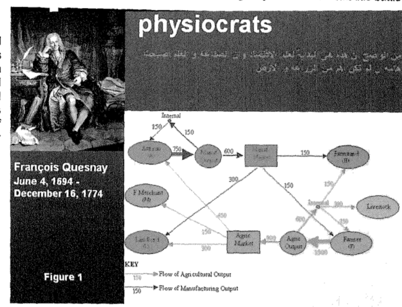


Figure 1



Adam Smith
(baptised June 5, 1723 O.S. / June 16 N.S. – July 17, 1790)
Invisible hand
(Self interest)
An Inquiry into the Causes of the Wealth of Nations

Figure 2

Thomas Malthus
February 13, 1766 - December 23, 1834
Population dynamics

هناك خطاء واضح وهو عدم وجود تقدم علمى فى النظرية، وكمثال ذلك: الصقور تاكل الدجاج و الانسان يأكل الدجاج ولكن حينما يزيد عدد الصقور يقل عدد الدجاج. إلا ان زيادة اعداد الانسان تقود إلى زيادة فى أعداد الدجاج، حيث ان الانسان يستطيع ان يبنى مصانع للتفريخ .
بالاضافه إلى ذلك يستطيع الانسان عن طريق مساعدة التكنولوجيا الحديثة أن يسكن تحت الماء أو يرتحل إلى كواكب أخرى.
وأخيرا تكنولوجيا النانو تستطيع أن تكون مصدر لا نهائى لطعام صناعى و ان تجعل المجاعات تاريخ لا يمكن ان يعيد نفسه .

David Ricardo
(April 18, 1772–September 11,
Iron wages

اردو يتجاهل الحقيقة
هناك كارتيلات تساعد
تحدد الاجر عن طريق
هديد و الرشوة و
لاقات الخاصة



John Stuart Mill
20 May 1806 - 8 May 1873

كان له نظريه جميله فى الحرية وهى ان حدودها هى حرية الاخر.
كان ميل بطبيعته مويد لنظريات أدم سميث. ولكن نظرته إلى الضرائب على الاغنياء هى نظرة لاتاخذ الواقع فى الاعتبار

Figure 5



Herbert Spencer
27 April 1820 - 8 December 1903

هيربرت سبنسر ترجم داروين الى الاقتصاد و اوجد التعبيرالتالى :

survival of the fittest

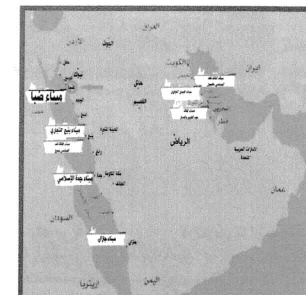
أى البقاء للاصلح . ولكن إذا نظرنااليوم إلى العالم لوجدنا أن البقاء للاسواء و الهمجى و لصوص البترول .
ولكن الحقيقة كان سبنسر معارض قوى للامبريالية و انتقد حرب البور انتقاداً لاذعا



Karl Marx
(May 5, 1818 – March 14, 1883)
Das Kapital
Communist Manifest




ماذا تعرف عن ميناء ضبا؟



التعريف بميناء ضبا:

يتمتع ميناء ضبا بمقومات جغرافية تدعمه فى تحقيق دور فعال فى الإقتصاد الوطنى وتؤهله فى خدمة دول الجوار ومشاركته فى إستقطاب البضائع المتجهة إلى المنطقة الشمالية من المملكة العربية السعودية ودول الخليج والعراق لتميزه بموقعه الجغرافى:

* حيث يقع فى نهاية الساحل الشمالى الشرقى للبحر الأحمر ويبعد (210) كيلو متر عن مدينة تبوك غرباً ويبعد عن مدينة العقبة الأردنية مسافة (296) كم براً.
* وهو أقرب ميناء سعودى للموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر حيث تبلغ المسافة بينه وبين ميناء شرم الشيخ (62) ميل بحرى، وميناء الغردقة بمسافة(96) ميل بحرى، وميناء سفاجا بمسافة(105) ميل بحرى، وميناء السخنة بمسافة (230) ميل.
* كما أنه أقرب الموانئ السعودية لقناة السويس حيث تبلغ المسافة بينهما (253) ميلاً بحرياً، وبالتالى فهو أقربها لدول حوض البحر الأبيض المتوسط وأمريكا ومنفذها بالمنطقة على خطوط التجارة الدولية.
* أقرب خط لبضائع الترانزيت بين دول الخليج وجمهورية مصر العربية عبر أراضى المملكة العربية السعودية، حيث يبعد عن الكويت بـ (1560) كم ويبعد عن العاصمة العراقية بغداد بـ (1235) كم براً.
* يوجد بالميناء عدد(3) أرصفة تجارية بطول (600) متر وعمق (10.5) متر تستخدم للركاب والبضائع العامة والسائبة والمبردة والمواشى الحية.
* خدمات الميناء مخصخصة منذ عام 1421هـ لتشغيل وصيانة التجهيزات البحرية وخدمات محطة البضائع والركاب.

آلية العمل فى ميناء ضبا:

* عمل الميناء على مدار الساعة.
* إنهاء إجراءات فسح السفن وبدء تفريغها بعد حوالى (5) دقائق من ترصيفها.
* الحرص على تقليل مدة بقاء الركاب والسفن بالميناء.
* إلزامية حصول الراكب على بطاقة صعود بالإضافة للتذكرة.
* توفير كافة المعدات التى تضمن إنجاز العمل بكفاءة وسرعة.
* سرعة إنهاء إجراءات الجوازات والجمارك ومباشرة العمل بمجرد وصول الراكب أو السيارة.

تطوير ميناء ضبا:

• المشاريع المنفذة:

* توسعة صالة الركاب القادمين وأصبحت سعتها تزيد عن (3000) راكب فى آن واحد.
* توسعة محطة سيارات الركاب وأصبحت سعة منطقة المغادرة (150) سيارة وقادرة على إنهاء إجراءات عدد (16) سيارة فى آن واحد، وسعة منطقة القدوم (200) سيارة وقادرة على إنهاء إجراءات عدد (40) سيارة فى آن واحد، بالإضافة لإنشاء غرفة للأمتعة بها عدد (2) سير لنقل الأمتعة.
* زيادة تجهيزات صالة الركاب القادمين التى تم توسعتها وذلك بتأمين عدد(684) كرسى أنتظار للركاب.
* إنشاء وتشغيل شبكة حاسب آلى تربط جميع الموانئ تمهيداً للعمل بمنظومة التبادل الإلكترونى للبيانات (EDI) ومنظومة معلومات محطات التشغيل (MIS)، وتعمل حالياً ضمن هذه الشبكة عدة برامج من أهمها برنامج (التفتيش البحرى)، وسيتم قريباً تشغيل برنامج (الإحصاء).
* تأمين سيارات للأمن الصناعى (إطفاء مجهزة، وصهريج مياه سعة 18.000 لتر مجهز بمضخة).
* توفير إحتياجات الأمن الصناعى بالميناء من معدات وتجهيزات.
* تأمين وتركيب أجهزة الكشف الإشعاعى الأمنية الخاصة بتفتيش الأمتعة والأفراد بصالة الركاب المغادرين.

• المشاريع الجارى تنفيذها:

تقدر قيمة هذه المشاريع بأكثر من (300.000.000) ريال.

* إنشاء رصيف متعدد الأغراض بغاطس (15) متر وطول (400) متر وتجهيزه.
* توسعة حوض الدوران إلى (550) متر وتعميقه إلى (15) متر وتوسعة الممر الملاحى إلى (120) متر وتعميقه إلى (16) متر.
* إستصلاح ساحات للبضائع والترانزيت وإنارتها وتسويرها.
* تأمين قاطرة بحرية متعددة الأغراض مزودة بالمعدات الأساسية لمكافحة الحريق قدرة (2400) كيلو وات.
* تحديث شبكة الإتصالات وأجهزة المسح الهيدروغرافى (أجهزة الإتصالات اللاسلكية - أجهزة مسح هيدروغرافى - أجهزة تحديد هوية السفن AIS - أجهزة محطات خدمات مرور السفن VTS - أجهزة رادارات)
* توسعة صالة الركاب المغادرين بمساحة مماثلة لصالة القدوم.
* إقامة مواقف إنتظار لسيارات الركاب على مساحة (15.988) متر مربع.
* إنشاء محطة لتحلية المياه.
* إنشاء محطة معالجة وشبكة للصرف الصحى.
* إعادة تأهيل نظام مكافحة الحريق وجرس الإنذار.
* الخدمات الهندسية الإستشارية للتصميم والإشراف على تنفيذ النظام الأمنى.
* إنشاء مجمع المبنى الإدارى وبرج المراقبة البحرى

• المشاريع المخططة تنفيذها:

* إنشاء محطة حاويات بأسلوب (B.O.T).
* إقامة محطة لتزويد السفن بالوقود.
* إنشاء منطقة للإيداع وإعادة التصدير.
* إنشاء مستوع تبريد للبضائع داخ الساحة الجمركية.
* إقامة شركة للمطاحن تستهدف إحتياجات السوق المحلية من القم بها صوامع لتخزين القمح ومطاح ومستودعات.
* إنشاء موقع لإستلام أمتعة الركاب



ربان/ محمود حسن الحربى
مدير عام ميناء ضبا



اللواء/ أحمد منصور العربى لأعضاء الغرفة:

إرضاء العملاء هو المدخل لتحقيق جميع الأهداف... واللقاء المباشر مع أعضاء الغرفة يساعد فى تذليل العقبات



بناءً على دعوة كريمة من السيد اللواء/ احمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة إسكندرية لتداول الحاويات، نظمت الغرفة لقاءً مفتوحاً جمع سيادته بالسادة أعضاء الغرفة. وشرفها بالحضور مجموعة من كبار قيادات الشركة. هدف اللقاء إلى تقريب وجهات النظر بين الشركة وعملائها من أعضاء الغرفة، والإتفاق على آليات وإجراءات للتغلب على المشاكل والمعوقات التى قد تعترض سير العمل. بالإضافة إلى تعريف السادة الأعضاء بإتجاهات الإدارة الجديدة للشركة ومخططاتها للتطوير وتحسين الأداء.

بدأت الندوة بكلمة إفتتاحية قصيرة للسيد المهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة الغرفة. رحب فيها بالسيد اللواء/ أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة إسكندرية لتداول الحاويات، وبالسادة الحضور. وأكد على حرص الغرفة على متابعة ما يجرى فى الشركة الآن من جهود للتطوير، وإتجاه لضخ إستثمارات جديدة. مؤكداً على ضرورة أن يتم ذلك فى إطار رؤية واضحة تأخذ فى الإعتبار الاثار المتوقع حدوثها نتيجة لإتساع نطاق المنافسة فى هذا النشاط الهام.

ثم تفضل السيد اللواء/ أحمد منصور العربى بإلقاء كلمته التى بدأها بتوجيه الشكر لأعضاء ومجلس إدارة الغرفة . والإشادة بخبراتهم، والتأكيد على أن اللقاء المباشر والمستمر معهم سوف يؤدى لإزالة الكثير من المشاكل وتوضيح الكثير من المفاهيم وتقريب وجهات النظر بين الطرفين، كما أشاد بجهود جميع العاملين بالشركة ووجه لهم الشكر.

ثم قام بعد ذلك بإستعراض أهداف الشركة والتى لخصها فى :

1 – إرضاء العملاء.
2 – زيادة حصة الشركة من السوق
3 – زيادة الربحية

وأعرب عن قناعته بأن تحقيق الهدف الأول هو المدخل لتحقيق باقى الأهداف، وأن حرص سيادته على هذا اللقاء جاء من هذا المنطلق، كما أشار أيضاً فى هذا السياق إلى كون شركة إسكندرية لتداول الحاويات شركة قطاع أعمال تعمل تحت مظلة وزارة الإستثمار. مما يلقى عليها ببعض التبعات التى لابد لها من الوفاء بها، ومنها المعاملة الخاصة للصادرات، وكثافة العمالة وبعض الالتزامات الوطنية الأخرى التى تضطرها أحياناً لبعض التوقفات الخارجة عن إرادتها مثل المعاونة فى إنجاز مهام تخص القوات المسلحة، وما يشكله ذلك من تكلفة كبيرة تتحملها الشركة فى سبيل القيام بدورها الوطنى.

تعرض سيادته بعد ذلك فى عجالة لنشأة الشركة وتطورها مبيناً أن تحولها من القطاع العام إلى قطاع الأعمال وما استتبعه ذلك من الإدارة بفكر القطاع الخاص كان له أثره الواضح لتطوير أداء الشركة ومن مظاهر ذلك حصول الشركة على شهادات مثل الأيزو 9001 و14001 وغيرها من الشهادات بالإضافة إلى إهتمام الشركة بالإستثمار فى تدريب العاملين.

وأشار سيادته إلى جهود الشركة فى مجال زيادة طاقتها التخزينية عن طريق إنشاء عدد من المستودعات خارج الدائرة الجمركية وهى مستودع البشرى، ومستودع العامرية الذى يوجد إتجاه لتخصيصه للمهمل بهدف نقل المهمل خارج الميناء، وتحرير المساحة التخزينية الثمينة التى يحتلها داخل الدائرة الجمركية ومستودع البيضا الموجود بالقرب من منطقة صناعية هامة، والذى تنوى الشركة أن تقيم فيه بعض الأنشطة التكميلية مثل إصلاح وتنظيف وصيانة الحاويات. كما أكد سيادته أن طريق التطوير لا يزال طويلاً، وأن هذا اللقاء يعد أحد الوسائل المساعدة للتعرف على متطلبات التطوير، إلا أنه أوضح أن هناك العديد من الجهات التى تراقب أداء الشركة وتحاسبها بالفكر الحكومى ، وبالتالى توجد حدود لما يمكن إدخاله على منظومة إدارة الشركة من تعديلات وخاصة فى النواحى المالية.

وفى إستعراض لبعض المشاكل التى تواجهها الشركة والجهود التى تبذل للتغلب عليها نوه سيادته لأن الشركة تعمل 24 ساعة بمعنى أن معداتها تعمل على مدار اليوم، إلا أن التوقفات الإضطرارية تجعل وقت العمل الفعلى حوالى 16 – 18 ساعة يومياً، وأن الإدارة تحاول رفع هذا الرقم بقدر الإمكان عن طريق الإهتمام بالمعدات وتذليل المعوقات وإزالة أسباب التوقفات بقدر الإمكان.

وتعرض أيضاً لمؤشرات أداء الشركة والتى بين سيادته أنها



تتزايد من سنة لأخرى، ولكن هذه الزيادة كان من الممكن أن تكون أكثر من هذا بكثير لولا أن تعطل مخططات الصيانة والإحلال وتأجيل تنفيذها نتيجة لظروف عدم التأكد التى مرت بها الشركة منذ عدة سنوات تسبب فى إبطاء النمو. وقد بدأت الشركة بالفعل فى التصدى لمشكلة تقادم المعدات التى تم التصدى لها فى الأجل القصير بجهود العمالة وتأجير ونش إضافى بهدف المحافظة على المعدلات . وعلى المدى المتوسط تم الإعلان عن شراء ونش رصيف لمحطة الإسكندرية، وونشين لمحطة الدخيلة على أن تتم التعاقد على أحدهما هذا العام وعلى الثانى فى العام القادم. وتوريد الونش يستغرق من سنه لسنه ونصف. كما سيتم التعاقد على شراء ونشين ساحة لكل محطة، مع العلم بأن كل هذا يدخل تحت بند تعزيز المعدات الموجودة حيث لم تبدأ الشركة بعد فى مرحلة الإحلال.

ثم اعترف سيادته بأن التعريفة التى تتعامل بها الشركة حالياً لا تخلو من العيوب، وأوضح أن المشكلة ليست فى قيمة التعريفة، ولكن فى التشوهات التى تعتريها وتجعلها معقدة وغير مفهومة،



وقد تنبهت الشركة القابضة لهذه المشكلة وبـدأت بـالفـعـل فى دراسة التعريفة وعلاج مشاكلها بالتنسيق مع شركات تداول الحاويات الثلاث التابعين لها.

وعن المنافسة التى بدأت الشركة فى التعرض لها من القطاع الخاص، أوضح سيادته أن المنافسة برغم مخاطرها إلا أنها لا تخلو من إيجابيات، فقد أدت إلى تحفيز العنصر البشرى ورفع إنتاجيته إلى معدلات غير مسبوقة، وأرجع سيادته السبب فى ذلك إلى إنتماء العاملين للشركة وحرصهم الشديد عليها.

كما أشار سيادته إلى أن تطوير الميناء برغم ضرورته وايجابياته الكثيرة إلا أنه كان له مردود سلبى على إيرادات الشركة، لأنها كانت تستفيد من الأرضيات المرتفعة نتيجة لبقاء الحاويات من 8 إلى 9 أيام بساحات الشركة، بينما سيؤدى التطوير إلى تخفيض مدة بقائها إلى يوم أو يومين.

انتقل سيادته بعد ذلك للرد على أسئلة وشكاوى الأعضاء التى قامت الغرفة بتجميعها وعرضها عليه، وفى البداية أوضح أنه فى بعض الأحيان يكون مقتنعاً بأن صاحب الشكوى على حق ولكن تمنعه الإجراءات واللوائح من حل المشكلة، وأنه يتعرض للمحاسبة أمام الأجهزة الرقابية للدولة التى تعتبر أى تجاوز للقواعد المعمول بها إهداراً للمال العام.

ثم بدأ سيادته بشكوى شركة MSC المتعلقة بإجراءات إعدام المهمل (المواد الغذائية التالفة)، فدعا السيد الريان/ عباس عبد الجواد، نائب رئيس الشركة للرد، حيث أفاد سيادته بأن الإعدام كان يتم داخل الميناء بمعرفة المحطة وبتكلفة بسيطة حتى سنة 2000، حيث تم منع الإعدام داخل الميناء ونقله إلى المقالب العمومية، وكان الإجراء المتبع وقتها هو أن تقوم شركة تداول الحاويات بالإشراف على عملية الإعدام مقابل أمانة إعدام تقوم بتحصيلها، إلى أن وقعت حادثة تسرب بعض الأغذية المقرر إعدامها أثناء نقلها من الميناء إلى مكان الإعدام، وهذا موضوع تحول وقتها إلى قضية رأى عام وتم بسببه تحويل بعض العاملين بالشركة إلى النيابة العامة، مما أدى إلى تغيير الإجراءات بحيث أصبح الإعدام مسئولية الوكيل الملاحى، وكانت التوكيلات الملاحية تتقدم بمذكرات لمجلس الإدارة لإعفائها من الأرضيات المستحقة عن الحاويات المقرر إعدامها وكان مجلس الإدارة يوافق على ذلك إلى أن خاطبت نيابة الأموال العامة الشركة بما يفيد أن هذا الإجراء يعد إهداراً للمال العام، وبالتالى، لم يعد ممكناً لمجلس الإدارة إعفاء التوكيل الملاحى من الأرضيات، فطلب التوكيلات الملاحية أن تتم مطالبة صاحب الشأن بالأرضيات وليس الوكيل الملاحى واقتنعت الشركة بذلك وقامت بتحويل القضايا المرفوعة على التوكيلات لتصبح على أصحاب الشأن، والوضع الحالى أن التوكيل الملاحى يجب عليه تقديم طلب للشركة بإعدام المواد الغذائية المطلوب إعدامها دون أن يتعهد فى هذا الطلب بسداد الأرضيات ولا أن يشترط على الشركة إعفاءه منها، ويحدد فيه موعد الإعدام ويوافى الشركة بعنوان صاحب الشأن حتى تقوم بمطالبته بالأرضيات، وفى حالة عدم الإستدلال على صاحب الشأن يتم مطالب التوكيل بالأرضيات.

بعد ذلك عرض السيد اللواء / أحمد منصور العربى إقتراح أحد الخطوط الملاحية بعقد لقاء شهرى بين سيادته وبين الخطوط الملاحية المتعاملة مع المحطة بهدف متابعة العمل وتذليل العقبات، وأبدى موافقته على الاقتراح وأفاد بأن الشركة قد بدأت بالفعل فى الترتيب لهذه اللقاءات الشهرية.

وعن مشكلة إختلاف السيل أفاد سيادته أن الشركة تحتاج لأن تتحفظ لأنها لا تعرف ما بداخل الحاوية، ولا تريد التعرض للمساءلة القانونية، ومع ذلك يمكن الاكتفاء بالتعهد كبديل للمحضر، بهدف تقليل حجم المشكلات القانونية.

وبالنسبة لموقف الشركة من التكامل مع مشروع الإدارة الإلكترونية للميناء أوضح سيادته أن الشركة قد اتخذت خطوات فى هذا الاتجاه، وسيتم الاستمرار فى الإجراءات الورقية بالتوازى مع الإجراءات الإلكترونية حتى يتم التأكد التام من فاعليتها قبل أن يتم الإستغناء تماماً عن الإجراءات الورقية.

أما مشكلة المعدلات، وهى القضية التى حظيت باهتمام الكثير من السادة الأعضاء فقد بين السيد اللواء/ أحمد منصور العربى الأسباب والمعوقات التى أدت إلى حدوث المشكلة، وأوضح أيضاً أنه جارى اتخاذ الإجراءات اللازمة للتغلب عليها، حيث بدأت الشركة فى إجراءات التعاقد على معدات جديدة للتغلب على مشاكل تقادم المعدات، كما تحاول الشركة أيضاً التغلب على مشكلة ندرة السائقين المؤهلين، وارتفاع تكلفته. وأن الشركة قامت بالتعاقد لإصلاح الونش (70 طن)، وفى خلال سبعة أسابيع (إن شاء الله) سيعود الونش للعمل وسيكون لذلك أثره على زيادة المعدلات.

ثم انتقل سيادته إلى موضوع الـ Seaway Bill والتى يطالب السادة الأعضاء بإعتراف الشركة بها كمستند كاف للإفراج عن البضاعة، والمحاسبة عليها، وتعرض لأسباب رفض الشركة لهذا الطلب، فاقترح المهندس/ حسام لهيطة أن تقوم لجنتا التشريعات والقوانين، والتوكيلات الملاحية بالغرفة بإعداد ورقة تحتوى على وجهة نظر الغرفة فى هذا الشأن وتقديمها للسيد اللواء / أحمد منصور العربى لدراستها ثم يتم عقد إجتماع بين الطرفين للاتفاق حول ما يمكن تطبيقه بهذا الخصوص، وقد وافق السيد اللواء على هذا الاقتراح.

وبالنسبة للتعريفة أعاد سيادته التأكيد على أن الشركة القابضة قد تبنت مشروع تعديلها وتقوم حالياً بتشكيل لجنة من الشركات الثلاث العاملة بهدف الوصول إلى تعريفة جديدة مناسبة، وطلب سيادته من السادة الأعضاء سرعة موافاته بتصوراتهم ووجهات نظرهم فى هذا الموضوع ليمكن أخذها فى الاعتبار قبل إنتهاء اللجنة من أعمالها.

وفى مداخلة المهندس/ مروان السماك رئيس لجنة الشحن والتفريغ والمحطات البحرية بالغرفة اقترح سيادته أن تقوم اللجنة بالتعاون مع لجنة التوكيلات الملاحية بإعداد تصور للتعريفة وموافاة الشركة به لأخذه فى الاعتبار أثناء مناقشة الشركة القابضة، وقد رحب السيد اللواء بهذا الاقتراح.

وفى مداخلة أخرى، أشاد المهندس/ مدحت القاضى باتجاه الشركة لعقد لقاءات شهرية مع الخطوط الملاحية وما يتيحه ذلك من اتصال مباشر يساعد فى تذليل العقبات، وأبدى تحفظه على موقف الشركة من الـ Seaway Bill وتمنى أن تكلل جهود الغرفة فى تغيير وجهة نظر الشركة بخصوصها بالنجاح، وأشار إلى وجود حلول كثيرة لمواجهة الاحتياج العاجل للمعدات منها تأجير الأوناش خاصة وأن شركة حاويات بورسعيد لها تجربة ناجحة فى هذا الخصوص.

بعدها أوضح السيد الأسـتـاذ/ أسـامـة عدلى عبد المعطى رئيس لجنة التوكيلات الملاحية بالغرفة أن الحاجة تظهر لاستخدام الـ Seaway Bill فى الرحلات القصيرة جداً التى لا تتجاوز اليوم الواحد أو اليوم ونصف على أقصى تقدير، بحيث يكون انتظار وصول المستندات بالبريد السريع مضيعة للوقت، وأنه بهدف تحقيق الاطمئنان للشركة من الناحية المالية ستقوم الغرفة بموافاة الشركة بكيفية معاملة الموانئ العالمية المشهود لها بالتميز لـ Seaway Bill من الناحية الإجرائية والمالية، وسيكون هذا الطرح موثقاً بالمستندات.

كما قام سيادته بعرض شكوى شركة CMA بخصوص محاسبة إحدى سفنها والتى ترفع العلم المصرى بالدولار خلافاً لما هو متبع فى هذا الخصوص، وقد أفاد اللواء / أحمد منصور العربى أن السبب فى ذلك يرجع إلى أن المستفيد من عقد استئجار السفينة هو شركة CMA فرنسا وليس CMA مصر، وأن العبرة ليست بالعلم الذى ترفعه السفينة، وإنما بأن يكون مشغل السفينة (المستفيد من المحاسبة بالجنيه المصرى) مصرياً، وعلق السيد الأستاذ/ أحمد رضا ممثل شركة CMA على رد السيد اللواء بسؤال هو «هل يعنى ذلك أننا لو قمنا بتغيير عقد استئجار السفينة ليصبح باسم CMA مصر تتم المحاسبة بالجنيه المصرى ؟ فأجابه اللواء / أحمد منصور العربى بالموافقة.

ثم عرض الأستاذ/ أسامة عدلى عبد المعطى مشكلة عامة تتعلق بأنه فى حالة حدوث تلفيات فى إحدى الحاويات أثناء التشغيل، فإن إدارة الشركة تفيد بأن الإجراءات المتبعة للتعويض عن التلفيات هى قيام المتضرر برفع قضية على الشركة، وذلك حتى تتمكن الشركة من الاستفادة من التأمين، أفاد السيد اللواء أنه لا ضرورة لذلك، وأن الشركة بمجرد أن تتأكد من مسئوليتها عن الأضرار تقوم بتعويض المتضرر.

وفيما يتعلق بشكوى شركة فيرترانس من مطالباتها بتسديد غرامات تأخير مستحقة على أصحاب الشأن، أفاد السيد اللواء بأنه لا توجد علاقة مباشرة بين الشركة وأصحاب الشأن، وأن شركة فيرترانس يمكنها أن تطالب أصحاب الشأن بتعويضها عن هذه الغرامات، وعلق السيد/ عبد الحميد قاسم ممثل شركة فيرترانس على رد السيد اللواء بأن الشركة قد تعاملت مع التوكيلات مباشرة عندما طلبت منهم تعهدات بالسحب المباشر،



وأن شركة فيرترانس هى ناقل فقط، وبالتالى لا ينبغى تحميلها مسئولية الغرامات لأن مسئوليتها تنتهى عند وصول السفينة إلى الرصيف، وبعد ذلك تتولى المهمة أطراف أخرى. وطلب المهندس/ حسام لهيطة إستكمال مناقشة هذا الموضوع بشكل مباشر بين شركة فيرترانس وشركة تداول الحاويات.

ثم اختتم السيد المهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة الغرفة اللقاء بتسليم درع الغرفة للسيد اللواء / أحمد منصور العربى، وتوجيه الشكر لسيادته على دعوته الكريمة لأعضاء الغرفة لهذا اللقاء المثمر.

عن نشرة غرفة ملاحة إسكندرية



بقلم عبد السلام السيد أحمد

احتفالات تخللتها الأحزان ◁◁◁ فى العراق

حلت فى التاسع من أبريل الماضى الذكرى الرابعة لسقوط بغداد أمام الغزو الأمريكى وإنهيار نظام صدام حسين وقد أعلنت حكومة كردستان هذا اليوم عطلة رسمية فى جميع دوائرها ومؤسساتها الحكومية بما فيها المدارس والمستشفيات العامة، وقد خرج فى هذا اليوم مئات الآلاف من العراقيين فى مظاهرة حاشدة بالنجف إستجابة لدعوة الزعيم الشيعى مقتدى الصدر، وحمل المشاركون الأعلام العراقية بعدما حرقوا الأعلام الأمريكية والإسرائيلية فى شوارع النجف والكوفة، وقد لف البعض أنفسهم بعلم بلادهم ورددوا هتافات تندد بالولايات المتحدة وتطالبها بالرحيل عن العراق فى أقرب وقت..

إنه كان يوماً دامياً شهده العراق حيث قتل فيه 23 عراقيا وأصيب 57 آخرون فى الوقت الذى أعلن فيه الجيش الأمريكى مقتل أربعة جنود فى إنفجار عبوة ناسفة فى ديالى، وإستمرت المواجهات العنيفة لليوم الثالث على التوالى فى الديوانية بين قوات الأمن العراقية والأمريكية من جهة وميليشيا جيش المهدى التابعة للزعيم الشيعى مقتدى الصدر المتوارى عن الأنظار منذ فترة. وقد دعا الصدر إلى وقف القتال محذراً من الوقوع فى فتنة تخطط لها أمريكا على حد قوله.



الأعلام العراقية ولافتات ضد أمريكا

أراء وإقتراحات

لقد كانت الذكرى الرابعة لحرب العراق مجالاً لمن يهمهم الأمر لإبداء أرائهم وإقتراحاتهم التى نسوق أهمها:



* صرح چورچ بوش رئيس الولايات المتحدة بأن محاولة الديموقراطيين إظهار معارضتهم للحرب فى العراق من خلال إشتراط الإنسحاب من هناك فى مشروع قانون تمويل الحرب يعد مجازفة كبيرة لأنه يؤخر تقديم التمويل للقوات الأمريكية مما يلقى بظلال سيئة على تلك القوات ويعرضها لعواقب وخيمة، كما يلقى بتبعات سيئة على عائلات الجنود التى تقاتل فى العراق. وإعترف بوش أخيراً بأن حرب العراق ملها الشعب الأمريكى بجانب أنها مكلفة.

* صرح تونى بلير رئيس الوزراء البريطانى بأن القوات البريطانية يمكن أن تبقى سنتين إضافيتين فى العراق.

* أكد مايكل ماكدنيل مدير المخابرات الأمريكية عدم صحة الفكرة القائلة بأن تنظيم القاعدة يعتبر مسقبلة فى العراق على الرغم من كل خطب بن لادن النارية، وأن التنظيم يهدف بشكل أساسى حالياً إلى إنشاء قاعدته فى أفغانستان.

* طالب هـاورد ريـن رئيس اللجنة الوطنية بالحزب الديموقراطى الرئيس الأمريكى وأعضاء الحزب الجمهورى فى الكونجرس بالكف عن الأسلوب الذين يتبعونه حالياً والعمل مع الديموقراطيين لإنهاء الحرب.

* وصف ديفيد بيتريوس القائد العام لقوات التحالف فى العراق ما تحقق فى العراق منذ أبريل 2003 بأنه بمثابة نجاح حقيقى، إلا أنه إعترف بأنه نجاح منقوص غير كامل، وأن بعض الأمور التى جرت منذ سقوط العاصمة العراقية كانت مخيبة للأمال وفى مقدمتها تحول بعض المناطق العراقية إلى مناطق خطيرة أمنياً، وقد نجحت قوات التحالف في تحرير العراقيين من جمهورية الرعب إلا أن العنف الطائفى الجارى حالياً فى العراق من أبرز التهديدات التى تعيق إستقرار الأوضاع

وعلى الجانب العراقى:

* طالب هوشيار زيبارى وزير الخارجية العراقية دول الجوار والدول الكبرى بتخصيص المؤتمر الوزارى المزمع عقده فى شرم الشيخ يومى 4،3 مايو الجارى لمناقشة الأوضاع فى العراق وعدم تحويله لمنتدى للقضايا الخلافية بين أمريكا وسوريا وإيران من جهة أخرى، وأن يكون الأمن فى العراق القضية الوحيدة المطروحة على أجندة المؤتمر

* وصف على علاوى وزير الدفاع والمالية العراقى السابق ـ فى كتابة الذى قامت بنشره جامعة بيل الأمريكية ـ فساد النظام الجديد فى العراق وعدم الكفاءة لدرجة جعلت العراقيين يديرون ظهورهم لأولئك الذين كان من المفترض أن يكونوا محررى العراق من صدام، وعدد علاوى الممارسات الخاطئة للإحتلال وعلى رأسها حل الجيش العراقى الذى تحول إلى مفرخة مجندين للميليشيات المسلحة وغيرها.

آخر الأخبار: عقد البرلمان العراقى جلسة طارئة تحت مسمى"التحدى" بعد التفجير الإنتحارى الذى وقع فى مقهى إستراحة النواب بمبنى البرلمان وراح ضحيته 37 شخصاً من بينهم النائب محمد عوض. وجرح حوالى 170 آخرين، ونوه محمود المشهدانى رئيس البرلمان أن هذه الجلسة الطارئة ليست سوى رسالة واضحة لكل الإرهابيين والساعين إلى تعطيل ووقف العملية السياسية فى العراق، وأكد الرئيس أن التضحية هى أساس إستمرار هذه العملية.

ومن جانبه إعترف الجنرال روبرت هولمز مدير عمليات القيادة المركزية الأمريكية بأن مواجهة ما أسماه بالإرهاب لا يستدعى حلاً عسكرياً فقط بل إستخدم أدوات قوة عديدة أبرزها الدبلوماسية بالإضافة إلى وسائل إقتصادية وإجتماعيا.

هذا وقد عقد فى بغداد مؤتمراً أعلن فيه عدد من الشخصيات السياسية والعشائرية فى محافظات البصرة وذى قار وميسان عن تشكيل ما أسموها بالحكومة المؤقته لإقليم الجنوب العراقى برئاسة عبد الرازق الساعدى الذى صرح بأن هذه الحكومة شكلت لتحقيق مطالب شعب جنوب العراق بشكل عام.

كلمة أخيرة

لقد مضت أربعة سنوات على تحرير العراق المخرب حفلت بالأحداث التى كانت حصيلتها حتى الآن أكثر من المليون ونصف بين قتيل ومعاق، علاوة على تحول 15% من الشعب العراقى إلى لاجئيين حيث إستقبلت سوريا 1.2 مليون لاجئ، كما نزح إلى الأردن 800 ألف عراقى منذ بداية الغزو، هذا بجانب إرتفاع عدد المعتقلين العراقيين فى السجون الأمريكية إلى أكثر من 20 ألف شخص.

إن الولايات المتحدة حتى الآن لا تملك أى إستراتيجية لما يحدث فى العراق، وليس لديها أى تصور مستقبلى لحل مشكلاته خاصة بعدما تحول العراق إلى مصيدة للولايات المتحدة وقواتها من قبل العديد من الأطراف.

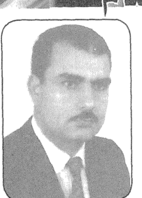
إن الغالبية ترى أن الأمر بيد العراقيين أنفسهم، وبيد الأطراف الحاكمة الآن فى بغداد، وأنه لا بديل عن الحوار والعودة إلى الطبيعة العراقية، كما أنه لابد من رحيل قوات الإحتلال على أن يتم ذلك تحت إشراف الأمم المتحدة وجامعة الدول العربية حتى يمكن حفظ الأمن والإستقرار فى العراق وعدم شيوع الفوضى.

حوار / هشام السيد أحمدانى

الأستاذ الدكتور / محمد أبو ديبه لإنترناشيونال

مرض السرطان قابل للشفاء التام

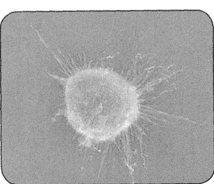
- الفارق كبير بين الورم الحميد والورم الخبيث
- العلاج الكيمائى والإشعاعى يحدان من عودة المرض
- من الممكن إجراء جراحة تحفظيه للمحافظة على الثدى لو اكتشف الورم مبكراً
- من الممكن زرع ثدى جديد عند استئصال الثدى
- الدور الرائد لمعهد ومستشفى البحوث الطبية



الأستاذ الدكتور
محمد أبو ديبه

زادت فى الآونة الأخيرة نسبة الإصابة بمرض السرطان بين الناس بدرجة كبيرة فقد أصبح كالأنفلونزا من كثرة شيوعه وانتشاره ترى ما أسباب هذا المرض وما هى عوامل انتشاره وما هى طرق مقاومته؟ وعلاجه وهل يقبل الشفاء التام أم لا؟ سجلت هذه الأسئلة على صفحات عقلى وتوجهت بها إلى أحد كبار رجال الطب فى مصر والمشهود لهم بالكفاءة والمكانة الطبية وهو الأستاذ الدكتور محمد إبراهيم أبو ديبة أستاذ الجراحة العامة وجراحة الأورام بمعهد البحوث الطبية جامعة الإسكندرية ومدير مستشفى المعهد وقد دار مع سيادته هذا الحوار.

• ما هى أسباب هذا المرض وما هى عوامل



انتشاره؟

•• هذا المرض لا نعرف أسبابه على وجه الدقة ولكننا نرجع انتشاره إلى عدة عوامل نجملها فى الآتي:

أولاً: التلوث البيئى كتلوث الماء والهواء بعوادم السيارات والتدخين.

ثانياً: عامل الوراثة – كسبق إصابة الأم بسرطان الثدى مثلاً مما يجعل هناك فرصة لإصابة الأبنة به وهذا قد يحدث وقد لا يحدث.

ثالثاً: ساعدت وسائل الإعلام على زيادة تشخيص المرض حيث تعرض باستمرار للكثير من المعلومات عن هذا المرض ووسائل اكتشافه مما جعل الناس يسارعون بالكشف عن أنفسهم فى محاولة للتأكد من وجود الورم من عدمه.

• وما الفارق بين الورم الحميد والورم الخبيث؟

•• الفارق كبير جداً فالورم الحميد عبارة عن ورم مغطى بطبقة سميكة تمنع من انتشاره فيكمن فى مكانه بدون أى انتشار وهو غير ضار على الإطلاق ولا يعيبه إلا شكله المؤذى للعين ويمكن استئصاله لهذا السبب على عكس الورم الخبيث فهو ينمو وينتشر عبر الدم إلى أجزاء أخرى من الجسم ولابد من استئصاله فوراً.

• وهل تختلف أماكن الإصابة بهذا المرض فى الرجال عنها فى النساء؟

•• نعم فالرجل عادة يصاب به فى الرئة أو المثانة على سبيل المثال بينما المرأة تصاب به فى الثدى والرحم بالإضافة إلى الأماكن المشتركة بين الجنسين كالمعدة والكبد والعظام ... إلخ.

• وماذا عن سرطان الثدى عند الإناث الذى ساد وانتشر؟

•• سرطان الثدى كغيره من الأورام السرطانية الأخرى له نفس الأسباب سالفة الذكر بالإضافة إلى طبيعة تكوين الثدى نفسه التى تساعد على وجود وانتشار الورم فيه فهو يتكون من غدد تتأثر بهرمونات الأنوثة التى تفرز من المبايض وكذلك تأخر سن الزواج عند الإناث أو حدوث الزواج بدون حمل أو حدوث الحمل والولادة دون الرضاعة.

• هل لهذا الورم درجة واحدة أم له عدة درجات؟

•• هناك أربع درجات له وهى:

سرطان الدرجة الأولى: وهو الموجود فى مكان فى الثدى ولم يتعداه إلى غيره أى لم ينتشر فى أماكن أخرى.

سرطان الدرجة الثانية: ويوجد فى الثدى مع انتشاره فيه وانتشار بسيط فى الغدد الليمفاوية تحت الإبط.

سرطان الدرجة الثالثة: ويوجد فى الثدى مع انتشاره فيه وانتشار أكبر تحت الإبط.

سرطان الدرجة الرابعة: ويوجد فى الثدى مع انتشاره فيه وانتشاره تحت الإبط وسائر الجسم وهو أصعب الحالات لعدم اكتشافه مبكراً.

• بماذا تنصحون الإناث من أجل اكتشاف الورم مبكراً أو للتأكد من عدم وجوده؟

•• انصح بثلاث خطوات لابد منها وهى:

أولاً: الفحص الذاتي: أى تقوم الأنثى بفحص نفسها فى بيتها بحثاً عن وجود الورم من عدمه.

ثانياً: الفحص الاكلينيكي: بالالتجاء إلى الطبيب المختص.

ثالثاً: فحص الثدى بأشعة الماموجرام.

• وما هى وسائل علاج هذا المرض أو مقاومته؟

•• أولاً: التدخل الجراحي: باستئصال الورم من مكانه وكلما كان اكتشاف المرض مبكراً كلما زادت نسبة الشفاء التام منه وأحب أن أوضح أمراً هاماً وهو أن أطمئن النساء بأن هناك جراحة تحفظيه باستئصال الجزء المصاب فقط مع الحفاظ على وجود الثدى لو تم اكتشاف الورم مبكراً وأيضاً لو استدعت الحالة إلى استئصال الثدى فإنه يمكن زراعة ثدى جديد يشبه الثدى الأصلى ويدنو من حجمه.

ثانياً: العلاج الوقائى المكمل للتدخل الجراحى – كالعلاج الكيميائى [الكيماوي] للحد من عودة المرض إلى سائر الجسد وهناك كذلك العلاج المناعى والهرمونات فلهما نفس الغرض وهناك العلاج الإشعاعى [الكوبلت] بتسليط الأشعة على مكان الإصابة بعد الجراحة لمنع عودة الورم إلى نفس المكان الذى تم استئصاله منه وقد يستحب البدء بالعلاج الوقائى قبل التدخل الجراحى لتحجيم المرض من أجل تسهيل مهمة الجراح.

ثالثاً: الاكتشاف المبكر للمرض والالتجاء إلى الطبيعة فى الطعام والشراب والابتعاد عن الأغذية المحفوظة وعن طهى الطعام أكثر من اللازم والبعد عن الدهون.

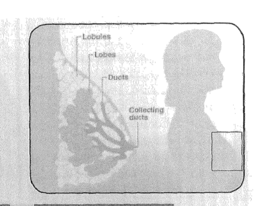
• وماذا عن دور معهد البحوث فى مكافحة هذا المرض؟

•• يلعب المعهد والمستشفى دوراً كبيراً فى علاج مصابى السرطان حيث استقبل مستشفى المعهد أكثر من أربع وعشرين ألف حالة [داخلى وخارجى] وفقاً لاحصائية عام 2005 والعدد فى ازدياد مستمر. بالإضافة إلى دور المعهد فى تلقى طلبات العلاج على نفقة الدولة للمستحقين وفقاً لقرار لجنة طبية مختصة ولكن قيمة العلاج أو المبلغ المحدد تحدده الدولة وفقاً للميزانية ممثلة فى وزارة الصحة.

الأستاذ الدكتور/ محمد أبو ديبة شكراً لسيادتكم على هذه المعلومات القيمة.

شكراً لكم لاتاحتى الفرصة لإفادة الناس.

***

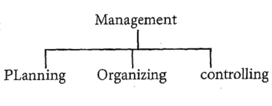


بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

إدارة الموانئ المحورية فى عصر العولمة الاقتصادية

الوظائف الاقتصادية التجارية واللوجستية للموانئ فى إطار العالمية (International) إختلفت درجته ونوعاً فى سياق العولمة (Globalization). فالموانئ فى المرحلة السابقة كانت الموانئ حلقات مستقلة لا تجمعها تشابكات أو تدامجات أو تحالفات وظيفية. لكنها فى المرحلة العولمية الراهنة صارت بوصفها مركزية أو محورية حلقات مترابطة فى سلسلة ممتدة فى شبكة عنكبوتية حول الكرة الأرضية.

فى المرحلة السابقة كانت الموانئ باعتبارها أصولاً رأسمالية وطاقات إنتاجية ومواقع لصناعة اللوجستيات التقليدية تدار على أسس محلية فى نطاق الدولة التى تقع فيها. لكنها مع التطورات والتحديثات التى تتابعت فى خطى متسارعة أصبحت تعتمد بصورة عالية على الإدارة العلمية والعملية التى اقتضتها متطلبات وشروط العولمة وفق المعادلة التالية:



وهذا فى الواقع ضمن عناصر أخرى هى مقومات جدوى ونجاح مشروعات إنشاء وإدارة وتشغيل كل الموانئ المحورية بتقسيماتها فى الزمن الحالى .. وأقسامها هي:

1- الميناء المحورى/ القطبى Hub -Port
2- الميناء فائق المحورية / القطبية Supar -hub port
3- الميناء متناهى المحورية / القطبية Ultra- Hub - port

هذه التقسيمات النوعية تشير إلى المستوى الوظيفى والأدائى الذى وصل إليه أى ميناء خلال تدرجات تطوره بالمقارنة بالموانئ الأخرى المنافسة إلينا فى بورسعيد وصلت موجات التحديث العولى للموانئ فصار من ثم لدينا ميناءان يصنفان فى نسق الموانئ المليونية هما ميناء شرق بورسعيد والميناء الواقع على الضفة الغربية لمجرى قناة السويس. والموانئ المليونية (Nega - ports) مؤهلة بطبيعة إسهاماتها الوظيفية أن ترقى إلى مستوى الموانئ المحورية. هذان الميناءان بما لهما من أهمية شأن سائر الموانئ تنقسم مجمل الأنشطة فيهما إلى: عمليات برية (Grand Operations) وعمليات بحرية (Sea Operations). ودون ريب فإن هيئة موانئ العريش وبورسعيد عليها مسئوليات هامة لدعم تخطيط هذه العمليات المترابطة عضوياً لتجاوز أحادية مفهوم القيمة المضافة الاقتصادية فقط إلى التنوع الخلاق بإضافة القيمتين المضافتين الاستراتيجية والاجتماعية.

ولأنهما ميناءان يزداد تدريجاً تخصصهما فى أنشطة تجارة الأقطرمة (الترانشيبمنت) لاسيما منها البضائع العامة المحواة (Conainerized genral Cargo) فإن قوة الثقل الوظيفى لمنطقة تحويل حاويات النقل الدولى المتعدد الوسائط (ITCF) (Intermodal Container Transfer Facility) التى تعد من أهم وأبرز مواقع صناعة اللوجستيات فى محطات الحاويات وبالتالى فى الموانئ.

من ناحية أخرى فإن زيادة أنشطة الأقطرمة التى هى سيدة كل أنشطة الترانزيت (بضائع المرور) جراء توسع أحجام المبادلات التجارية الدولية المحمولة بحراً والتى تعد بدورها حفازاً (Garalyst) على تطوير خدمات الميناءين على قدم المساواة.

ويدخل فى مجال صلاحيات ومسئوليات هيئة ميناء بورسعيد أن تدعم هذين الميناءين لكى يصبحا فى مضمار سباق الموانئ التنافسى ميناءين يجمعان ما بين ميزان الموانئ المحورية والرافدية فى وقت باتت فيه مراكز التجارة العالمية تبحث عن موانئ تقلص للسفن زمن الرحلات وتخفض من أعباء التكاليف.

نقطة هامة أخرى هى أنه فى عصر الاقتصادات الحرة فإن هيئات الموانئ تصبح شريكاً فاعلاً فى تخطيط الطاقات الاستيعابية ومجالات التخصص اللوجستى فى ميادين طاقات الشحن وطاقات التفريغ والمستويات التكنولوجية والإدارية.

وفى هذا السياق فإن هيئة موانئ بورسعيد أمامها الكثير من الفرص السانحة كما أن أمامها تحديات تتطلب التذليل وهما معاً وجهان لعملية التطور فميناء بورسعيد (سواء الشرقى أو الغربى) يقع على المدخل الشمالى لأهم مجرى ملاحى على سطح الكرة الأرضية.

لذلك فإن جميع دوائر الأنشطة (Posts Communities) التى تعمل فى هذين الميناءين لابد أن تتوافق مع آليات التخطيط الرئيسة التى تحددها هيئة الميناء طبقاً لما هو منصوص عليه فى قانون إنشائها وفى ضوء ما يتخذه مجلس إدارتها من قرارات تتماشى مع طبيعة التطورات فى مجالات صناعة النقل البحرى .

وفى المقابل فإن بروز موانئ جديدة ونمو وتطور الموانى القائمة يملى على هيئة الميناء سرعة التجاوب مع ظروف وأوضاع الوقائق الجديدة بناء على المبادئ والمفاهيم التى تحضرها عوامل التطور فى ركابها فأسواق ومجالات وأدوات صناعة الموانئ والنقل البحرى تتواسع بوائر لا تتوقف احتمالات التغير فيها.

ومن أهم رءوس الأموال والأصول الرأسمالية فى إدارات الموانئ وإدارات هيئاتها هى الموارد البشرية (Human Resources) أو رءوس الأموال البشرية (Human Capitals) فمجموعة العاملين فى مشروعات الميناء وفى هيئات الموانى يشكلون الأصول المادية(Hard Wares) من ناحية ومن ناحية أخرى يمثلون الأصول الفكرية / الذهنية (Soft wares).

ومن هنا نشأت الحاجة تأسيساً على رؤية هيئة ميناء بورسعيد لتدعيم الأداء الإدارى للهيئة فى ميناء شرق بورسعيد وفق تصور أن مصطلح (Business) يتضمن إنتاج وبيع وشراء وتوزيع السلع والخدمات اللوجستية – وعلى ذلك فإن خريطة الوظائف (Organization Char) من المقترح أن تكون على النحو التالى الذى يتعين أن تديرها إدارة الموارد البشرية:

Manager - Ship safety,
Superintend ent,
Manager emergency operations,
Pollution Prevention officer,
Manager Fleet system,
Manager port,
Manager aids & waterways,
Public affairs,
Manager search & Rescue
Officer in charge vessel Traffic sewices
Vessel infarmation (recorded)
Chief financial officer
Chief port engineer
port warden
chief wharfinger
chief pilot
Manager marketing ...etc,

الاستثمارات الجديدة هى المشروعات التى تعبر عن توقعات المنتجين والمخططين ومنشئى الشركات الجديدة (Entere preneurs) لذلك فإن مثل هذه المشروعات تحتاج بداءة إلى الإعلان والترويج ... ومن المستحسن أن تكون مشروعات مشتركة Joint ventures

ومن الهام أن تترافق إدارة الوقت (Time management) مع إدارة الموارد (Resources Management) فى علاقة تبادلية متكاملة.

***

قرأت لك

(عن مجلة BIMCO BULLETIN. DEC. 2006)



قضايا الإنبعاثات الغازية فى العالم

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

مع زيادة الدفء على سطح الكرة الأرضية، كان التساؤل عن مايمكن أن يقوم به ملاك السفن لحماية كوكب الأرض من الإنبعاثات الغازية التى تخرج من سفنهم والتى تساهم فى زيادة الدفء على سطح الكرة الأرضية. فمع زيادة قوة الماكينات فى السفن وزيادة سرعاتها، فإن هناك زيادة للإنبعاثات الغازية، ولكن من الصعب الإجابة المقنعة عما يمكن عمله لتخفيض هذه الإنبعاثات من السفن.

فالأولوية تتركز على الحاجة إلى توفير الوقود الرخيص فى الوقت الذى زادت فيه أسعار الوقود فى العالم . وقد قام صنّاع السيارات، بتخفيض الإنبعاثات الغازية من السيارات سواء منها التى تسير بماكينات بالبنزين أو بالسولار أما صّناع السفن فإنهم يلاقوا صعوبة فى تسيير السفن بوقود تخرج منه إنبعاثات غازية غير ضارة، ولكنهم يحتاجون إلى مزيد من الوقت للتقدم فى هذا المجال.

فقد جوت عدةً إجراءات ، وخاصة فى أوائل سنة 2006 بتحديد منطقة حظر أُطلق عليها "منطقة البلطيق للتحكّم فى إنبعاثات أكسيد الكبريت SECA، وتجرى محاولة توسيع منطقة الحظر هذه إلى بحر الشمال وغيرها سنة 2007، ويحيط هذه الإجراءات الأمل فى تركيز صلاحية تموين السفن بوقود به نسبة قليلة من الكبريت، مع عدم الإكتراث بالمطالب الإقتصادية لتشغيل السفن، فتموين السفن بوقود به نسبة قليلة من الكبريت والإحتفاظ بهذا الوقود فى صهاريج خاصة بالسفن يُعتبر مشكلة . كما أن أسلوب الإنتقال من إستخدام هذا الوقود إلى إستخدام نوع آخر من الوقود مع توفير سبُل التشحيم المناسبة لكل نوع من الوقود تعتبر من الأمور الصعبة، وهذا يعتمد على كفاءة المهندسين البحريين وعلى نُظم تشغيل الماكينات فى السفن.

ولاشك فى أن هذا يحتاج إلى أسلوب جديد فى تشغيل الماكينات. فالحاجة مُلحّة إلى تقليل نسبة ثانى أكسيد الكربون فى الإنبعاثات الغازية من السفن وكذا أوكسيد النتروجين والغازات الضارة الأخرى التى تخرج مع تشغيل ماكينات السفن، ورغم أن صناعة النقل البحرى تعتبر وسيلة هامة للنقل حول العالم، إلا أنها لا يمكنها الإستمرار فى تلويث البيئة ويجب عليها الإلتزام والإحتمال.

وإذا نظرنا إلى ما يحدث فى العالم، فإننا نرى الإهتمام بتحويل السفن التى تدخل بعض الموانى الأمريكية إلى إستخدام الطاقة اللازمة لها أثناء وجودها فى الميناء من مصادر للطاقة فى البر، وقد يُعتبر هذا ضغطاً سياسياً، كما أن هذا الحل يضع ضغوطاً زائدة على محطات الطاقة فى البر، والتى قد تؤدى إلى زيادة تلوث البيئة. وقامت ميناء LONG BEACH بتجربة نظام آخر بدلاً من إستخدام السفن للطاقة من محطات توليد الطاقة فى البر، وذلك بإستخدام غطاء HELMET يوضع فوق مداخن السفن الراسية بالميناء ، لقاء أجر إضافى، لتجميع الغازات المنبعثة منها ثم معالجة هذه الغازات فى أماكن خاصة فى البر ، ولكن هذا الأسلوب لازال يحتاج إلى إختبارات لتقرير مدى صلاحيته العملية.

إذن، هل يؤدى هذا الوضع إلى تعريض صناعة النقل البحرى لإستخدام وقود أنظف وأغلى؟ إن هذا يُعتبر حلاً سطحياً ، فقد حذّرت شركات الوقود من أن هذا الحل قد يؤدى إلى مشكلة، لأن عملية تكرير الوقود ليجعله أنظف ستكون كبيرة ومكلفة، كما أنها قد تؤدى إلى تعكير الجو أكثر من معامل التكرير ذاتها، كما ينعكس هذا على زيادة أسعار الوقود النظيف. ولازلنا ننتظر ما سيفعله العلماء من حلول عملية فى هذا الشأن تستحق الإهتمام.

من جانب آخر ، هل على صناعة النقل البحرى أن تدفع ثمناً غالياً لمعالجة الإنباعثات الغازية من السفن؟ إن تخفيف تأثير هذه الإنبعاثات بمحاولة إزالتها بواسطة أجهزة خاصة يمكن أن يكون حلاً بديلاً، لكن القواعد الجديدة التى تطلب تنظيم الإنبعاثات تتقدم بسرعة أكثر من المحاولات العلمية لإيجاد الحلول الفنية. فهناك عدد من أجهزة إزالة الإنبعاثات الغازية يجرى تجربتها، ولازال مُخترعوها ينتظرون النتيجة. فإن منع الإنبعاثات يثير إحتمالات الإضطرار إلى إستعمال البدائل من الوقود الغالى. وعلى أية حال، هناك تردد معقول لإتباع هذه الأساليب والتى ستقرر صلاحيتها الخبرة والتجارب العملية.

ولم تكن هذه هى المرة الأولى التى تجد صناعة النقل البحرى نفسها تبحر فى مياه غير معلومة ليس لها خرائط حول أمور فنية تستوجبها القواعد التنظيمية. ومن المهم أن تواجه الصناعة هذه التنظيمات الإضافية. وتحت الضغوط الإجتماعية ، فإن على الشركات الملاحية المسئولة أن تعمل ما هو صحيح وإلاّ فإنها ستجد نفسها فى مأزق .

ومن الواضح أن بعض الرحلات البحرية ستجد سهولة فى الوصول إلى حلول جيدة سليمة. فهناك سفن المعدّيات "الخضراء" التى تعمل بين الدنمارك والسويد حيث يتم تقليل الإنبعاثات الغازية بإستخدام محولات مساعدة CATALYTIC CONVERTERS . وهناك قوارب وسفن تموين تعمل بين حقول البترول النرويجية تستخدم الغاز الطبيعى المسال LNG لأن الموانى هناك تقوم بتموين هذه السفن والقوارب بالوقود النقى وتجميع النفايات الصلبة منها. أما السفن العابرة فإنها تستطيع أن تساير المتطلّبات المحلية بإستخدام الكىّ البارد COLD IRONING والتى لم يتم توحيد إستعمالها بعدّ بين الموانى التى تستخدم هذه التقنيات ولكن إذا كان تعميم منع الإنبعاثات من السفن ، فإن المشاكل التى تواجه السفن العابرة يجب إيجاد حل لها، فهذه السفن تمثل جزءاً كبيراً من الأسطول العالمى. لهذا فإن صناعة النقل البحرى تحتاج إلى مستويات عالمية للوقود والمعدّات الفنية التى يُتّفق عليها دولياً. وهذا يحتاج إلى مزيد من الوقت.

(SECA) = BALTC SEA SULPHUR OXIDE EMMISSION CONTROL AREA

الكىّ البارد = تكثيف الإنبعاثات الغازية الساخنة بالتبريد وتحويلها إلى سوائل وشوائب يتم إزالتها من على سطح السفينة بواسطة الطاقم.

معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر مارس 2007)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشان	إجمالي	مادة أولى	أخرى		
المركز المطور بالإسكندرية	426	1.49 ساعة	22.31 ساعة	38.24 ساعة	62.04 ساعة	365	61	13	-
المركز المطور بالدخيلة	3373	1.3 ساعة	1.41 ساعة	39 ساعة	41.71 ساعة	2529	844	4	9
الإدارات المركزية التابعة	12803	0.94 يوم	1.33 يوم	3.48 يوم	5.75 يوم	10274	2529	15	10

الجزء الثانى

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



ناقشنا فى العدد الماضى أهم ما ورد طبقا لبيانات البنك المركزى عن التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) وفى هذا العدد عن الواردات ومما يجدر ذكره أن السلع الوارد ذكرها في السلع تامة الصنع السابق عرضها قد بلغ مجموعها في عام 2003/2002 985 مليون دولار بنسبة 32.6% من مجموعها بينما السلع التي لم يرد ذكرها بلغ مجموعها 2032.3 مليون دولار بنسبة 67.4% من مجموعها وفي عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 1694.1 مليون دولار بنسبة 32.8 % من مجموعها وباقي السلع التي لم يرد ذكرها بلغ 3477.7 مليون دولار بنسبة 67.2% أي أن السلع التي لم يرد ذكرها ارتفعت بين عامي 2003/2002، 2006/2005 من 2032.3 إلى 3477.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 71.1% وكان يلزم ذكر هذه السلع أو الهام منها حتى نتعرف على ما نصدره من سلع يرتفع تصديرها بدلا من حجبها.

– مما سبق يتبين أن الصادرات لم تزد الزيادة المتوقعة نتيجة أو كرد فعل لتحرير سعر الصرف الذي أدى إلى تخفيض الجنيه المصري حيث تم تحرير سعر الصرف للجنيه في أواخر يناير 2003 بنسبة كبيرة مما أدى إلى تخفيض الجنيه المصري بنسبة كبيرة وكان من المأمول أن تزداد الصادرات بنسبة أكبر من نسبة تخفيض سعر الصرف ولكن الصادرات لم تتحرك إلا بنسبة ضئيلة حيث ارتفعت الصادرات السلعية بخلاف البترول من 5044.6 مليون دولار في عام 2003/2002 إلى 8232.7 مليون دولار في عام 2005/ 2006 بنسبة زيادة قدرها 63.2% وبمعدل نمو سنوي قدره 17.7% في حين أن سعر الصرف للدولار انخفض من حوالي 4 جنيه مصري إلى حوالي 6 جنيه مصري بنسبة خفض قدرها 33.3% أي أنه قد تم تخفيض قيمة الجنيه المصري بنسبة 33.3% بينما ارتفعت الصادرات بنسبة 17.5%، هذا فضلاً عن عدم ثبات الكميات المصدرة من سلع لنا فيها ميزة مثل البطاطس التي انخفضت صادراتها من 6.7 مليون دولار في عام 2001 /2002 إلى 2.3 مليون دولار في عام 2006/2005 والنباتات الطبية التي انخفضت من 29.2 إلى 3.9 مليون دولار والزيوت العطرية وراتنجات من 11 إلى 5.4 مليون دولار وغزل القطن من 147 إلى 104.7 مليون دولار وكذلك انخفاض جميع الصادرات للسلع تامة الصنع فيما عدا الملابس الجاهزة بين عامي 2005/2004 ، و2006/2005، كما سبق أن أوضحنا مما يوضح أننا لم نستطع حتى المحافظة على الكميات التي يتم تصديرها وكذلك الأسواق والدول التي نصدر إليها كسلع لنا فيها ميزة تنافسية وبذلك لم ندخل إلى أسواق جديدة بدول جديدة.

– من المفترض أن الهيكل الاقتصادي للإنتاج المصري متنوع ومتطور عن الدول الأفريقية ولكننا لم نستفد من انضمامنا لمنظمة الشرق والجنوب الأفريقي الكوميسا بدليل أن صادراتنا للدول الأفريقية تراوحت نسبتها بين 0.9% من إجمالي الصادرات في عام 2003/2002، 2% في عام 2004/2003، وانخفضت في عام 2006/2005 إلى 1.4% من إجمالي الصادرات كما تراوحت للدول العربية بين 11.4% في عام 2003/2002 و12.2 % في عام 2003/ 2004 وفي عام 2006/2005 11.5% وهي نسب متدنية هذا فضلاً عن أن الميزان التجاري بيننا وبين بعض الدول العربية قد صادر لصالحها.

وقد سبق لوزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية أن أجرت دراسة عن تحقيق نمو الصادرات المصرية (إعداد مؤسسة ستانفورد للأبحاث مارس 1995) وقد ورد بها أن الهدف الاستراتيجي الذي اتفق عليه هو تحقيق نمو في صادرات السلع غير التقليدية (الصادرات السلعية باستثناء البترول والقطن) بمقدار 20% في المتوسط للوصول إلى أن تتضاعف الصادرات عام 1999 إلى ثلاثة أمثالها عام 2001 وتناولت الدراسة أنواع الصادرات التي تتمتع فيها مصر بإمكانيات تصدير عالية مثل الملابس الجاهزة والأحذية الجلدية والمنتجات الجلدية والمفروشات المنزلية والسجاد والحاصلات البستانية والمنتجات الغذائية المصنعة والأدوية والأسمدة والإلكترونيات ومكونات السيارات.

وكما سبق أن أوضحنا لم تتحقق هذه الأهداف وبلغ معدل نمو الصادرات السلعية بخلاف البترول ومنتجاته 17.7 % في الفترة 2003/2002 إلى 2006/2005.

إن قضية الصادرات المصرية تحتل أهمية جوهرية لها من آثار إيجابية على مجمل النشاط الاقتصادي وتحقيق معدلات مرتفعة للنمو وزيادة فرص العمل المنتجة ونوصي بالعمل الجاد لزيادة تدفق الصادرات للأسواق الخارجية والتركيز على زيادة الإنتاج وجودته وإزالة كافة معوقات التصدير وزيادتها كمًا وقيمة والعمل على:

– تخفيض تكاليف الإنتاج للسلع المصرية من خلال خفض الأعباء المالية الغير مباشرة التي تتحملها السلع

– تطوير وتحسين الجودة النوعية للسلع والالتزام بالمواصفات القياسية الموضوعة والمعول بها ليكون الإنتاج مطابقًا للمواصفات دون أية انحرافات سواء أكان هذا الإنتاج للاستهلاك المحلي أو التصدير والعمل على متابعة المواصفات القياسية وتطويرها وتحسينها.

– تطوير البيئة الأساسية للتصدير في مجال التسويق والتمويل والمعلومات وتشجيع إنشاء الشركات التي يكون نشاطها الأساسي تسويق الإنتاج المصري في الأسواق العالمية وزيادة فعالية الأجهزة القائمة بتنمية الصادرات والتنسيق بينها ومن هذه الأجهزة التمثيل التجاري ومركز تنمية الصادرات وهيئة المعارض والأسواق الدولية وأن يقوم التمثيل التجاري بدور رئيسي في تنمية الصادرات بدراسة الأسواق الخارجية ومعرفة احتياجاتها والسلع التي يمكن تصديرها والتفاعل مع المصدرين ومعاونتهم وتدعيمهم وأن يكون أساس تقييم المكاتب مدى نجاحهم في زيادة الصادرات ، والاهتمام بعمليات التغليف والتعبئة وإعداد الكتالوجات والنشرات التي تقدم مع المنتج.

والعمل على توفير التمويل المناسب خاصة للدول الأفريقية وتشجيع إقامة فروع مشتركة للبنوك المصرية في الدول الأفريقية وإتاحة المعلومات عن الأسواق والدول والسلع التي يمكن تصديرها .

– أن يكون لتنمية الصادرات الأهمية القصوى في كافة أجهزة الدولة وأن تقوم هذه الأجهزة بتبسيط الإجراءات المرتبطة بالتصدير.

ثانيًا: الواردات:

بلغت المدفوعات عن الواردات 17.86 مليار دولار في عام 2000/99 وانخفضت في عام 2003/2002 إلى 14.82 مليار دولار بنسبة خفض قدرها 17% وارتفعت في عام 2005/ 2006 إلى 30.441 مليار دولار بنسبة زيادة قدرها 105.4% عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 70.4% عما كانت عليه في عام 2000/99 وبلغ متوسط معدل النمو في الست سنوات 2000/99 – 2006/2005 9.7% مما يوضح أن خفض الواردات الذي ظهر حتى عام 2003/2002 لم يكن طبيعيًا وإنما كان لتحسين الصورة والدعاية مما سوف يتضح في العرض التفصيلي لأهم ما ورد بالبيانات المعلنة:

1 - البترول الخام ومنتجاته:

بلغت الواردات من البترول ومنتجاته 2387.8 مليون دولار في عام 2000/99 انخفضت في عام 2003/2002 إلى 2313 مليون دولار بنسبة نقص قدرها 3.1% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 5359.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 131.7% عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 124.4% عن عام 2000/99 وبذلك فإن ميزان البترول كما يلي:

	2000/99	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
الصادرات	2272.9	2632.4	2381	3160.8	3910.3	5299	10222.4
الواردات	2387.8	3171.9	2476.8	2313	2549.7	3975.3	2899.2
الفائض أو العجز	(114.9)-	(539.5)-	(95.8)-	847.8	1360.6	1323.7	7323.2

كان الميزان بالسالب أي أن الواردات أكثر من الصادرات في الثلاث أعوام الأولى 2000/99 حتى 2002/2001 بقيم تراوحت بين 847.8 مليون دولار في عام 2003/2002 و95.8 مليون دولار في عام 2002/2001 ، ثم تحسن الوضع حيث ارتفعت الواردات عن الصادرات في الأعوام الأربعة الأخيرة 2003/2002 حتى 2006/2005 بقيم بلغت أقصاها في عام 2006/2005 ويرجع السبب في ذلك إلى ارتفاع الصادرات من البترول الخام من 1937.7 مليون دولار في عام 2004/ 2005 إلى 3213.8 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 65.9% وكذلك

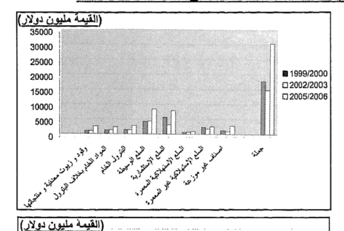
التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

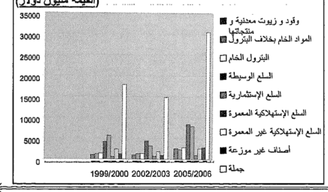
دراسة مقارنة

المدفوعات عن الواردات عن عام 1999/2000 حتى 2005/2006

(القيمة مليون دولار)

مسلسل	مجموعات السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006
1	وقود و زيوت معدنية و منتجاتها	1,051.80	991.20	2,598.50
2	المواد الخام بخلاف البترول	1,288.90	1,307.60	2,331.70
3	البترول الخام	1,399.40	1,382.30	2,844.20
4	السلع الوسيطة	4,209.50	4,395.50	8,415.60
5	السلع الإستثمارية	5,638.80	3,178.90	7,887.60
6	السلع الإستهلاكية المعمرة	603.00	759.50	983.60
7	السلع الإستهلاكية غير المعمرة	2,392.90	1,833.10	2,547.30
8	أصناف غير موزعة	1,275.70	972.20	2,832.50
	جملة	17,860.00	14,820.30	30,441.00





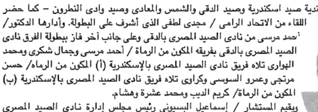
ارتفاع الصادرات من الغاز الطبيعي من 285.1 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 2809 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 885.3% ومما يجدر ذكره أن الواردات من الغاز الطبيعي في العامين صغر مما يوضح أن حصة الشريك الأجنبي من الغاز الطبيعي والتي تعتبر واردات لم تظهر في البيانات الخاصة بالموازين السلعية التي ينشرها البنك المركزي، كما أن الصادرات من منتجات البترول قد ارتفعت من 2274.2 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 3218.6 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 41.5% في حين أن الواردات من المنتجات البترولية ارتفعت أيضاً من 2261.3 إلى 2361.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 4.4% فقط.

٢-١ الواردات من باقي السلع:

بلغت الواردات من باقي السلع 15472.2 مليون دولار في عام 2000/99 انخفضت في عام 2003./2002 إلى 12507.3 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.2% ثم ارتفعت في عام 2004/2003 إلى 15425.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 23.3% عن عام 2002/ 2003 بنسبة خفض قدرها 0.3% عن عام 2000/99 ثم واصلت ارتفاعها لتصل إلى 25081.8 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 62.1% عن عام 99/ 2000 مما يوضح أن الانخفاض الذي حدث فى الفترة 2001/2000 حتى 2003/2002 لم يكن ترشيدًا حقيقيًا وسنذكر فى العدد القادم تحليلاً الواردات من باقي السلع:

رماة الإسكندرية أصابوا الهدف والديب اقتنص كأس المخضرمين

فاز رماة نادى الصيد المصرى بالإسكندرية بمعظم جوائز بطولة كأس الإتحاد للأطباق المروحية (لالكتروسبل) التى أقيمت على ميادين نادى الصيد المصرى، بالدقى تحت أشراف الاتحاد المصرى للرماية برئاسة اللواء طيار / منير ثابت وبحمد الله فاز الرمى المخضرم/ محمد الديب من نادى الصيد السكندرى، بالمركز الأول للرواد فوق السن وحصل على كأس الإتحاد. كما فاز ببطولة الفردى الرامى / كريم الديب من الصيد السكندرى بالمركز الأول والميدالية الذهبية والرامى/ جمال شكرى من صيد الدقى بالمركز الثانى والميدالية الفضية والرامى/ عمر السوسى من الصيد السكندرى بالمركز الثالث والميدالية البرونزية كما كان للناشئ السكندرى/محمد عشرة ميدالية برونزية فى هذا اللقاء الذى ضم أكثر رماة مصر خبرة حيث شارك فى البطولة 89 رامى يمثلون



اندية صيد اسكندرية وصيد الدقى والشمس والمعادى وصيد وادى النطرون - كما حضر اللقاء من الاتحاد الرامى / مجدى لطفى الذى أشرف على البطولة. وأدارها الدكتور/ أحمد مرسى من نادى الصيد المصرى بالدقى وعلى جانب آخر فاز ببطولة الفرق نادى الصيد المصرى بالدقى بفريقه المكون من الرماة / أحمد مرسى وجمال شكرى ومحمد الهوارى تلاه فريق نادى الصيد المصرى بالإسكندرية (أ) المكون من الرماه/ حسن مرتجى وعمرو السوسى وكراوى تلاه فريق نادى الصيد المصرى بالإسكندرية (ب) المكون من الرماة/ كريم الديب ومحمد عشرة وهشام.

ويقيم المستشار / إسماعيل البسيونى رئيس مجلس إدارة نادى الصيد المصرى بالإسكندرية حفل تكريم للرماة الذين حققوا المراكز المتقدمة ويهدى الفوز للواء/ عادل بيب محافظ الإسكندرية .

إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بعيد الأسرة 2007

أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة برئاسة محمد الديب احتفاليتها السنوية بمناسبة عيد الأسرة 2007 فى قاعة الجوهرة بنادى الفتح بمصطفى كامل وشرف الحفل الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل الوزارة ومدير مديرية التضامن الإجتماعى السابق والأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة شرق للجمعيات الأهلية بالإسكندرية وقد وقع الإختيار على تكريم: الأم المثالية الأستاذة الدكتورة/ نجدة لطفى والأب المثالى المهندس الكيميائى/ أشرف الكرارجى والجدة المثالية الأستاذة/ نايلة خيرى والجد المثالى اللواء/ محمد على أحمد وأم الجدة المثالية الأستاذة/ زينب حسن والأسرة المثالية أسرة اللواء أ.ح / سمير الخياط.

وقد قام رئيس الجمعية وضيوفه بتوزيع الجوائز والدروع وشهادات التقدير على السادة المكرمين - وأيضاً تم تكريم الطالبة/ فريدة أحمد الديب لتفوقها فى تلاوة القرآن الكريم خلال الحفل ونشاطها الموسيقى الذى أثنى عليه الحضور.

تكريم أسم المرحومة دولت عبد العزيز فى إحتفالية يوم المرأة المصرية

أقامت مديرية التضامن الإجتماعى بالإسكندرية إحتفالية يوم المرأة المصرية لتكريم الأمهات المثاليات رموز العمل الإجتماعى بالإسكندرية برعاية وكيل المديرية الأستاذ/ حسن فرج وقد حضر الحفل لفيف من قيادات العمل الإجتماعى بالإسكندرية وقد أناب اللواء/ عادل لبيب محافظ الإسكندرية اللواء / عزت شعبان سكرتير عام المحافظة عنه فى توزيع الجوائز وذلك بمجمع الخدمات بالرصافة برئاسة الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة التضامن الإجتماعى السابق وقد تم تكريم كل من السيدة / خديجة عبد الوهاب والسيدة / أمال [illegible] والسيدة/ سوسن الشيخ.

وقد كرم اسم المرحومة الأستاذة/ دولت عبد العزيز شعبان المسجل إسمها بأحرف من نور فى مجال العمل الإجتماعى التطوعى.



بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالى والإقتصادى

عرضنا فى بحثنا السابق تعريف التكامل الإقتصادى وتدرجه وتكلمنا عن إتفاقية التجارة التفضيلية ومنطقة التجارة الحرة والاتحاد الجمركى والسوق المشتركة والاتحاد الاقتصادى ومعوقات التكامل الاقتصادى .. واليوم سنتكلم عن الآثار المترتبة عن التكامل الاقتصادى .. فنقول أن التكامل الاقتصادى وسيلة لتحقيق أهداف إقتصادية تتمثل فى الآتى :

1- الأثر الإنتاجى للتكامل بانه ذا أثر على التجارة مؤداه زيادة رفاهية الدول الأعضاء فى الاتحاد كنتيجة طبيعية لزيادة إنتاج المشروعات ذات الكفاءة العالية على حساب المشروعات الأقل كفاءة.

2- الأثر الإستهلاكى للتكامل الإقتصادى يؤدى إلى زيادة رفاهية المستهلكين عن طريق إحلال السلع رخيصة الثمن محل السلع مرتفعة الثمن - وزيادة عدد السلع المتاحة مع تحسين جودتها.

3- يساهم التكامل الاقتصادى فى زيادة معدلات التبادل التجارى للدول الأعضاء - كما يؤدى إلى زيادة القوة التفاوضية - لأنه كلما زاد عدد الأعضاء كلما كانت هناك قوة تفاوضية أفضل مع الدول الأخرى - ومن ثم فإن حجم تجارتها مع العالم الخارجى سيكون فى وضع أفضل أى أن التكامل الاقتصادى يحسّن معدل التبادل التجارى .

4- تحقيق الوفورات الاقتصادية: إن التكامل الإقتصادى يؤدى إلى تحقيق الوفورات الإقتصادية نتيجة اتساع نطاق السوق الذى يؤدى إلى زيادة الطلب على منتجات المشروعات ذات المرونة الموجبة مما يمكن المشروعات من إستغلال أكبر طاقة إنتاجية ممكنة ومن ثم يؤدى إلى زيادة الرفاهية الإقتصادية.

5- يؤدى إلى تحقيق الوفورات الخارجية .. حيث أن إنتقال عناصر الإنتاج بحرية دون قيود بين دول المجموعة [illegible] إلى إنخفاض التكاليف لمعظم المشروعات [illegible] الإستخدام الأمثل للموارد المتاحة وتعتبر هذه الوفورات من أهم المكاسب التى يهدف التكامل الاقتصادى إلى تحقيقها بين الدول.

6- يؤدى التكامل الاقتصادى إلى زيادة التنافس: حيث يؤدى التكامل الاقتصادى إلى زيادة المنافسة بين مختلف المشروعات القائمة ومختلف عناصر الإنتاج فى الدول الأعضاء الأمر الذى يؤدى إلى إنسحاب المنتجين الأقل كفاءة وهذا يؤدى فى النهاية إلى الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية وزيادة رفاهية المواطنين.

7- يؤدى التكامل الاقتصادى إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادى حيث أنه من الأهداف التى يسعى التكامل الاقتصادى إلى تحقيقها هى زيادة النمو الاقتصادى للدول الأعضاء وذلك كنتيجة طبيعية لزيادة حجم الإستثمارات واختيار أفضل المواقع لها بعدما أصبح فى الامكان إنشاء مشروعات وفق معايير إقتصادية وليس بصورة عشوائية - علاوة على تشجيع الإستثمارات الأجنبية - ويؤدى التكامل الإقتصادى إلى زيادة وتشجيع حجم التجارة بين الدول وذلك نتيجة إلغاء القيود المختلفة سواء كانت قيود جمركية أو إدارية أو أى معوقات أخرى علاوة على أن التكامل الاقتصادى يحد من قيام أية دولة بتغيير سياستها التجارية فجأة.

تحليل نظرية التكامل

إن موضوع تنمية العلاقات الدولية التجارية ودراسة تأثيرها على الدول يهدف إلى تحقيق مزايا تفضيلية بين الدول الأعضاء وتحقيق شكل أكثر تفوقاً من أشكال التكامل الاقتصادى لأنه يعد من أقدم الموضوعات التى طرحت للدراسة فى إطار نظرية التكامل الاقتصادى - ويعتبر الاتحاد الجمركى أحد أشكال التكامل الإقتصادى ويمثل الأساس فى قيام السوق المشتركة ويمكن تعريف الاتحاد الجمركى بأنه يتكون من منطقة اقتصادية تشمل الأعضاء الذين يقومون فيما بينهم بالامتناع عن فرض ضرائب جمركية بين بعضهم البعض - أو - فرض أى نوع من الضرائب له نفس الآثار - كما أنهم يطبقون ضرائب جمركية مشتركة عند تعاملهم مع الدول غير الواقعة فى نطاق الاتحاد بتشريع جمركى - وعلى ذلك فإن إتفاقية الجات تعرف الاتحاد الجمركى بأنه يأخذ فى الاعتبار إلغاء جميع القيود الجمركية على التجارة الخارجية سواء كانت قيود جمركية أو خلافه بين جميع الدول الأعضاء - وأن يقوم بتوحيد التعريفة الجمركية والتنظيمات الأخرى الخاصة بالتجارة الخارجية مع الدول غير الأعضاء - كما أن الإتحاد الجمركى يمثل أساساً نظرية التكامل الإقتصادى .

وفى حالة قيام الاتحاد الجمركى فإن عملية خلق التجارة يؤدى إلى نقل إنتاج السلع من المصدر الأقل كفاءة إلى المصدر الأكثر كفاءة حيث يؤدى ذلك أيضاً إلى الإستخدام الأمثل للموارد - أما الأثر التحويلى فيؤدى إلى نقل سلعة من مصدر أكثر كفاءة إلى مصدر أقل كفاءة مما يؤدى إلى سوء توزيع الموارد أو بمعنى آخر إذا أدى قيام الإتحاد الجمركى إلى نقل إنتاج السلعة من بلد ذى النفقة الأعلى إلى البلد ذى النفقة الأقل فإنه بذلك يؤدى إلى ما يسمى بخلق التجارة، أما إذا أدى قيام الاتحاد إلى نقل السلعة من البلد ذى النفقة النقدية الأعلى فإنه يؤدى إلى تحويل التجارة وإلى ابتعادها عن الوضع الأمثل للإنتاج فى ظل حرية التجارة.

التكامل الإقتصادى وفروق التكاليف

يمثل إختلاف فروق التكاليف أحد الشروط التى يمكن توافرها للإستفادة من التكامل الإقتصادى حيث يمثل إختلاف تكاليف الإنتاج للسلع المنتجة قبل قيام الإتحاد أحد الآثار الإيجابية على الدخل والإستهلاك والرفاهية بعد قيام الإتحاد - علاوة على زيادة الإستخدام الأمثل للموارد نتيجة زيادة التخصص وتقسيم العمل فى الدول الأعضاء.

المزايا التى يمكن تحقيقها من جراء التكامل الإقتصادى.

أولا : زيادة درجة التخصص فى الإنتاج

تتحقق المزايا الإقتصادية الناجمة عن إقتصاديات دول الإتحاد الإقتصادى فى أنها تؤدى إلى زيادة درجة التخصص فى إنتاج السلع ومن ثم زيادة الإنتاج نتيجة إنخفاض التكاليف والإستفادة من الوفورات الإقتصادية التى تتحقق والناتجة عن إتساع السوق حيث يمكن الإستفادة القصوى من الموارد الناجمة عن الإنتاج الكبير والتى لا تناسبها الأسواق المحلية لصغرها ومن ثم فإن زيادة الإنتاج تتطلب أسواقاً كبيرة الأمر الذى يؤدى إلى زيادة أبحاث السوق وتطوير الوحدات الإنتاجية - وعلى ذلك فإنه يمكن القول أن إتساع السوق وتطوير الوحدات الإنتاجية تأتى نتيجة إتساع الأسواق.

ثانيا: زيادة المنافسة

تؤدى زيادة الأسواق إلى زيادة حدة المنافسة لتصبح أكثر تواجداً وأكثر واقعية داخل نطاق دول الإتحاد الجمركى - الأمر الذى يؤدى بدوره إلى تغيير الهياكل الإنتاجية - ولابد هنا أن ننوه إلى أن كل مشروع لابد أن يتنافس من أجل الحصول على نسبة معينة من المبيعات ومن ثم تصبح المنافسة أكثر تحفيزاً .

ثالثاً: الإستثمارات

لا شك أن التكامل الإقتصادى يؤدى إلى كبر حجم السوق كما يؤدى إلى زيادة إنتاج السلع والخدمات الأمر يؤدى إلى خلق العديد من الفرص الإستثمارية أمام الإستثمارات المحلية والأجنبية - كما يؤدى تشجيع الإستثمار إلى فتح مجالات جديدة للصناعات التى تعتمد على التصدير - وقد يؤدى ذلك إلى تشجيع الإستثمارات فى الدول الأقل نمواً حتى يمكن تحقيق توازن فى الإستمارات بين دول الإتحاد الجمركى.

رابعا: تشجيع التقدم التكنولوجى

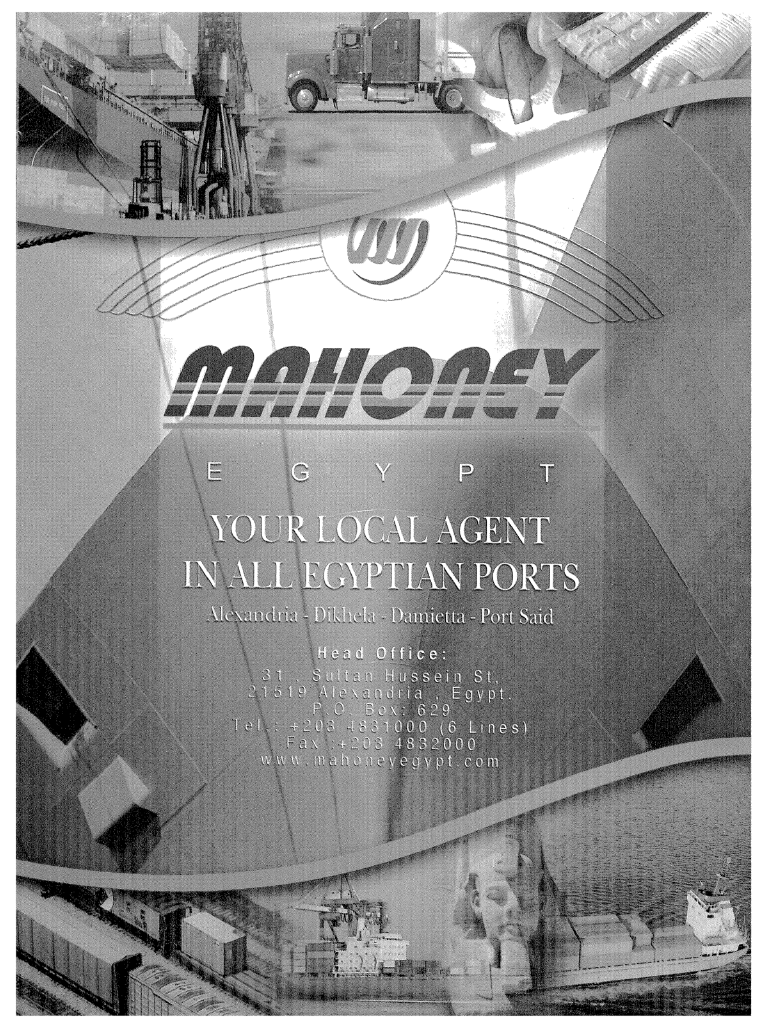
حيث أن زيادة المنافسة الناجمة عن كبر حجم السوق وزيادة الإنتاج فى السلع والخدمات يتطلب تغييرات جوهرية فى الأسلوب التكنولوجى المستخدم - ومن ثم نجد أن أحد الميزات الناجمة عن التكامل الإقتصادى هو إتباع التقدم التكنولوجى فى الإنتاج والذى يؤدى بدوره إلى تخفيض التكلفة وزيادة الربحية - وهذا يتطلب دعم وتطوير مراكز البحوث.

ويجب أن نذكر هنا أن التكامل الإقتصادى بين الدول النامية ذو منطق إنشائى أى يقوم على بناء منشآت إقتصادية جديدة أو بدمج منشآت قائمة - وليس من المنطق أن تأخذ الدول النامية بالمدخل التبادلى فى التكامل - بينما حجم مبادلاتها مع الدول الصناعية أكبر بكثير من حجم المبادلات فيما بينها - من جهة أخرى فإن حجم التبادل التجارى فى السلع الصناعية أكبر مايكون بين الدول الصناعية نفسها لتشابه هياكل الطلب ومستويات المعيشة فيه.

ويمكن القول بأن نظرية التكامل الإقتصادى تعنى بإزالة القيود التجارية بين أية دولتين سوف تؤدى إلى زيادة الرفاهية المحققة نتيجة الأثر الإنشائى وذلك لتحويل الموارد إلى الأنشطة ذات الميزة النسبية لكل دولة - الأمر الذى يؤدى إلى الإستخدام الأمثل للموارد - ويؤدى أيضاً إلى زيادة رفاهية المستهلكين من خلال إنخفاض تكلفة الرفاهية - وتعتبر نظرية الإتحاد الجمركى هى الأساس النظرى للتكتلات الإقتصادية - وعليه فإن التكامل بين الدول قد يؤدى إلى زايدة الرفاهية نتيجة زيادة الأثر الإنشائى على الأثر التحويلى.

وبعد ..... فإنى أرجوّ أن أكون قد وفقت فى عرض الآثار المترتبة على التكامل الإقتصادى فى عرض مبسط بحيث يستطيع أن يصل إلى الجميع .

والله ولى التوفيق،



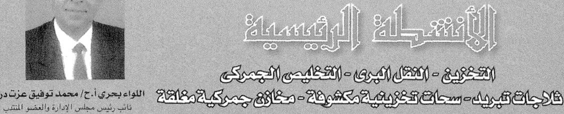


وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة المستودعات المصرية العامة (ش.ت.م.م)

الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام ١٩٤٣
ميناء الأسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء سفاجا - ميناء السويس - ميناء نويبع



الأنشطة الرئيسية

التخزين - النقل البرى - التخليص الجمركى

ثلاجات تبريد - سحات تخزينية مكشوفة - مخازن جمركية مغلقة

اللواء بحري أ.ح/ محمد زكي محمد
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

اللواء بحري أ.ح/ محمد توفيق عزت دراز
نائب رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب



الشركة حاصلة على شهادة الايزو 2000/9001

وفى سبيلها للحصول على شهادة OHSAS 18001: 1999 وشهادة ISO 14001 - 1996

أهم الخدمات التى تقدمها الشركة

- **مستودع جمركى عام (ميناءجاف) على مساحة 50 فدان:**

تدير الشركة مستودع جمركى عام على مساحة 50.00 فدان يمثل ظهيراً لميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التى تربط بين الإسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد 30.00 كم من ميناء الإسكندرية.

- **التخزين:**

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملؤة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية.

- **النقل:**

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على إستعداد لتقديم الخدمة من الباب الى الباب كطلب العميل.

- **التخليص:**

تقدم الشركة خدماتها فى مجال التخليص الجمركى.
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركى يتميز بالدقة فى التنفيذ والسرعة فى الأداء وبأقل تكلفة.

- **التبريد:**

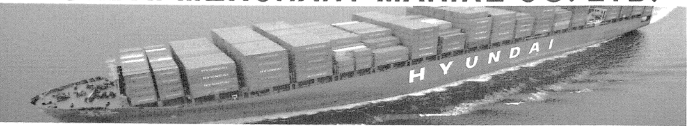
تدير الشركة ثلاجة بمساحة 3000 م2 بميناء دمياط.

نرحب بالسادة العملاء لزيارة المستودع الجمركى العام على بعد 30 كم من ميناء الاسكندرية -20 كم من ميناء الدخيلة

- للاتصال بالشركة: المركز الرئيسى : باب 14 ميناء الاسكندرية - برقيا : جنهوس/إسكندرية
تليفون: 4800565- 4804621- 03/4802603 - فاكس : 03/4819591
- الفروع: دمياط: 057/290027 - سفاجا: 065/3256624 - السويس: 062/3340151
نويبع: 069/3520253 - 069/3520254 - المستودع الجمركى:03/7470923
بريد الكترونى : Email: egywarehouse@tedata.net.eg - الويب : webste:www.egywarehouse.com

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST AMS SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Livorno	Fos	Port Said	Jeddah	Singapore	Hongkong	Kaohsiung	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Yantian
CYPRESS	048 E	1-May	3-May	5-May	**9-May**	12-May	20-May	23-May	24-May	27-May	28-May	30-May	1-Jun
PLUM	051 E	8-May	10-May	12-May	**16-May**	19-May	27-May	30-May	31-May	3-Jun	4-Jun	6-Jun	8-Jun
ORCHID	050 E	15-May	17-May	19-May	**23-May**	26-May	3-Jun	6-Jun	7-Jun	10-Jun	11-Jun	13-Jun	15-Jun
PINE	047 E	22-May	24-May	26-May	**30-May**	2-Jun	10-Jun	13-Jun	14-Jun	17-Jun	18-Jun	20-Jun	22-Jun
GREEN	050 E	29-May	31-May	2-Jun	**6-Jun**	9-Jun	17-Jun	20-Jun	21-Jun	24-Jun	25-Jun	27-Jun	29-Jun
BAMBOO	047 E	5-Jun	7-Jun	9-Jun	**13-Jun**	16-Jun	24-Jun	27-Jun	28-Jun	1-Jul	2-Jul	4-Jul	6-Jul
COSMOS	048 E	12-Jun	14-Jun	16-Jun	**20-Jun**	23-Jun	1-Jul	4-Jul	5-Jul	8-Jul	9-Jul	11-Jul	13-Jul
CYPRESS	049 E	19-Jun	21-Jun	23-Jun	**27-Jun**	30-Jun	8-Jul	11-Jul	12-Jul	15-Jul	16-Jul	18-Jul	20-Jul
PLUM	052 E	26-Jun	28-Jun	30-Jun	**4-Jul**	7-Jul	15-Jul	18-Jul	19-Jul	22-Jul	23-Jul	25-Jul	27-Jul
ORCHID	051 E	3-Jul	5-Jul	7-Jul	**11-Jul**	14-Jul	22-Jul	25-Jul	26-Jul	29-Jul	30-Jul	1-Aug	3-Aug

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Kaohsiung	Hongkong	Yantian	Singapore	Jeddah	Port Said	Genoa	Livorno	Fos
ORCHID	050 W	22-Apr	23-Apr	25-Apr	26-Apr	27-Apr	27-Apr	30-Apr	9-May	**11-May**	15-May	17-May	19-May
PINE	047 W	29-Apr	30-Apr	2-May	2-May	4-May	4-May	7-May	16-May	**18-May**	22-May	24-May	26-May
GREEN	050 W	6-May	7-May	9-May	9-May	11-May	11-May	14-May	23-May	**25-May**	29-May	31-May	2-Jun
BAMBOO	047 W	13-May	14-May	16-May	16-May	18-May	18-May	21-May	30-May	**1-Jun**	5-Jun	7-Jun	9-Jun
COSMOS	048 W	20-May	21-May	23-May	23-May	25-May	25-May	28-May	6-Jun	**8-Jun**	12-Jun	14-Jun	16-Jun
CYPRESS	049 W	27-May	28-May	30-May	30-May	1-Jun	1-Jun	4-Jun	13-Jun	**15-Jun**	19-Jun	21-Jun	23-Jun
PLUM	052 W	3-Jun	4-Jun	6-Jun	6-Jun	8-Jun	8-Jun	11-Jun	20-Jun	**22-Jun**	26-Jun	28-Jun	30-Jun
ORCHID	051 W	10-Jun	11-Jun	13-Jun	13-Jun	15-Jun	15-Jun	18-Jun	27-Jun	**29-Jun**	3-Jul	5-Jul	7-Jul
PINE	048 W	17-Jun	18-Jun	20-Jun	20-Jun	22-Jun	22-Jun	25-Jun	4-Jul	**6-Jul**	10-Jul	12-Jul	14-Jul
GREEN	051 W	24-Jun	25-Jun	27-Jun	27-Jun	29-Jun	29-Jun	2-Jul	11-Jul	**13-Jul**	17-Jul	19-Jul	21-Jul

Feeder Connections

- VIA SINGAPORE
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
- VIA HONG KONG
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
- VIA SHANGHAI
  Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com



بعد إنعقاد الندوة العلمية المتخصصة للجمعية العربية للملاحة

"موانئ البحر الأحمر.. تتلألأ وتبدأ الإنطلاقة الكبرى للتطوير"

الخبراء والمراقبين" إنعكاسات إقتصادية إيجابية محققة وراء خطط التطوير .. لزيادة القدرة التنافسية مع موانئ المنطقة"

.. تحت رعاية معالى المهندس محمد منصور وزير النقل عقدت الندوة العلمية المتخصصة تحت عنوان «موانئ البحر الأحمر.. الحاضر.. والمستقبل» بتنظيم من الجمعية العربية للملاحة بالتعاون مع الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر يوم 2 أبريل الماضى بقاعة الإجتماعات بفندق «مريديان هلوبوليس - القاهرة»

.. ووسط الحضور الكثيف لرجال النقل البحرى ونخبة من رجال الأعمال ورؤساء هيئات الموانئ والعاملين بقطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وملاك السفن والمراقبين ورجال الإعلام والصحافة.

.. أعلن المهندس محمد منصور وزير النقل فى كلمته التى ألقاها نيابة عنه الدكتور أحمد سلطان مستشار الوزير.. أن الوزارة توالى إهتماماً بالنهوض بقطاع النقل البحرى بوضع إستراتيجية متكاملة تبدأ بتطوير البنية الأساسية للموانئ المصرية من خلال تطبيق أحدث النظم والتقنيات العالمية، بعد أن دعت الحاجة الملحة إلى التحديث لتواكب التطورات المتلاحقة التى تشهدها صناعة النقل البحرى على مستوى العالم.

.. واليوم ونحن أمام صرح كبير يعتبر زاخراً بأهم وأكبر الموانئ المصرية والبوابة الجنوبية الشرقية لمصرنا الحبيبة.. نظراً لإمتداده بخليج السويس وخليج العقبة والبحر الأحمر بطول الساحل 1300كم.. فإن موانئ البحر الأحمر أصبحت تمثل ركن الزاوية للموانئ المصرية بصفة خاصة، وموانئ المنطقة بصفة عامة.. فإن الوزارة توالى إهتماماً كبيراً بتلك الموانئ بوضع خطة لتطويرها والإستفادة من الإمكانيات والإمتيازات التى تتمتع بها.. لذا كانت خطة التطوير ماسة لإعادة رونق تلك الموانئ ووضعها فى مسارها الصحيح لتبدأ المسيرة بعزم وجد وتتطلع إلى مكانتها على خريطة الملاحة العالمية.

.. وعلى مدارسته ساعات متواصلة ومن خلال ثلاث جلسات ناقشت الندوة عشر ورقات بحثية مقدمة من (هيئة موانئ البحر الأحمر - شركة تنمية السخنة - شركة ماريداف للخدمات البترولية - شركة نما للملاحة - الشركة الدولية للعبارات السريعة) وأخيراً الورقة البحثية تحت عنوان «دور موانئ البحر الأحمر فى التجارة العالمية والإقليمية» للدكتور/ أيمن النحراوى المحاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.. الذى سلط من خلالها الضوء على كافة التطورات والمستجدات وخطط التطوير المزمع تنفيذها فى

جانب من الحضور

الفترة المقبلة لنقل تلك الموانئ من موانئ محلية خدمية إلى موانئ عالمية تساير كافة التطورات والمستجدات التى تشهدها موانئ المنطقة بصفة خاصة والموانئ العالمية بصفة عامة.. وذلك لتشق موانئ البحر الأحمر طريقها بثبات وإقتدار للعالمية.

.. موانئ البحر الأحمر.. وصحوة التحدى

.. فى بداية الجلسة رحب القائد وربان سفينة البحر الأحمر الذى إستشعر بالفخر والعزة لقيادته لتلك الموانئ اللواء/ هشام السرساوى رئيس مجلس إدارة الهيئة الذى رحب بهذا الجمع الغفير وأشاد بالتنظيم الرائع من قبل الجمعية المنظمة.. لتعلن صيحتها وتهب ناهضة بكل إقتدار لتواصل مسيرة الإنجاز وتعطى بارقة الأمل لغداً أفضل بأن الموانئ المصرية فى طريقها للعالمية بالتخطيط العلمى السليم والدعم والمساندة من قائد سيمفونية تطوير المهندس محمد منصور وزير النقل الذى أطلق شرارة التطوير. هذا وقد بدأ رئيس الهيئة كلمته بالإشارة إلى موجز سريع عن موانئ البحر الأحمر وبالتحديد عشرة موانئ رئيسية متنوعة الأنشطة حيث سرد إيجازاً سريعاً عن مواقع تلك الموانئ والإمكانيات والتسهيلات التى تتوافر فيها.. كما تم كشف الستار عن فرص الإستثمار المتواجدة والتسهيلات التى تؤدى بسهولة ويسر لإقامة أكبر المشروعات داخل تلك الموانئ.

.. وعن الخصائص المميزة لموانئ البحر الأحمر.. أشار السرساوى أن تلك الموانئ تتميز بخصوصية شديدة نظراً لإمتدادها بطول ساحل البحر الأحمر بحوالى 1300 كم فضلاً على أنها تعد من أقدم الموانئ المصرية فى تاريخ إنشائها.. حيث يرجع إلى النصف الأول من القرن العشرين

.. كما أن تلك الموانئ تنتشر فى ثلاث محافظات مختلفة (السويس - البحر الأحمر - جنوب سيناء)

.. هذا وتتميز تلك الموانئ بتنوع أنشطتها فى كل ميناء من موانئ الهيئة العشرة وتساهم بشكل إيجابى فى تنمية تلك المحافظات

.. كما أنها تلعب دوراً هاماً فى تطوير محافظات جنوب الوادى على ضوء مخططات وزارة النقل عبر شبكات حديثة تربط سواحل البحر الأحمر بوادى النيل.. ثم تطرق رئيس الهيئة إلى الطاقة الإستيعابية الكلية بتلك الموانئ حيث وصلت إلى 4.5 مليون طن بضائع عامة، 6 ملايين طن بضائع صب جاف إضافة إلى 8.5 مليون طن صب سائل بترول - زيوت...

أما عن الطاقة الإستيعابية للركاب بالموانئ الرئيسية إلى 3.4 مليون راكب/ سائح و 240 ألف حاوية.

.. وعن منظومة تأمين الركاب والسفن بموانئ الهيئة.. أشار رئيس الهيئة.. لما كان أعداد الركاب بالموانئ التابعة للهيئة يتجاوز المليون راكب سنوياً وبعد حدوث كارثة العبارة السلام 98 فى بداية عام 2006 إتخذت الهيئة مجموعة من الإجراءات الخاصة بسلامة الركاب من قبل الهيئة تمثلت فى الإجراءات التالية لضمان سلامة الركاب وهى:

- أعداد فصول تعليمية للسلامة البحرية بصالات السفر بكل موانئ الهيئة
- طبع كتيب عن السلامة البحرية موزعة على كافة العبارات العاملة بالموانئ
- تحديث وتطوير غرف العمليات بموانئ الهيئة
- إعداد شريط فيديو وCD عن السلامة البحرية أثناء الإبحار

وقد تم توزيعه على كافة شركات الملاحة العاملة بالبحر الأحمر.. كما أن هذا الشريط يذاع بصفة مستمرة بمحطات الركاب بصالات السفر والإنتظار بموانئ الهيئة.

● ملخص الجلسات التى شهدتها الندوة:

.. تحت عنوان (موانئ البحر الأحمر.. الحاضر.. والمستقبل) كانت الجلسة الأولى برئاسة اللواء/ هشام السرساوى وعضوية كل من اللواء/ حسن خميس التومى مستشار رئيس الهيئة لشئون التطوير ومشروعات تكنولوجيا المعلومات - واللواء/ أحمد عبد العزيز رئيس الإدارة المركزية للشئون الهندسية بالهيئة عميد/ ياسر الرشيدى مستشار رئيس الهيئة للمنظومات الإلكترونية والدكتور/ إسماعيل مبارك مستشار إقتصادى بميناء تنمية السخنة

.. وقد تضمنت الجلسة عدة أوراق بحثية منها:

– عرض ملخص لنتائج دراسة حركة البضائع وحركة الركاب والسياحة خلال الثلاث سنوات السابقة.

– إتجاهات التطوير على ضوء تلك النتائج من حيث تطوير البنية



اللواء بحرى / هشام السرساوى

الأساسية والبنية المعلوماتية للموانئ.

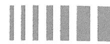
نظام الإدارة الإلكترونية بميناء الأدبية كنواه لباقى موانئ الهيئة عرض نظام الإدارة والسيطرة لحركة السفن للموانئ التابعة وأهميتها لتحقيق متطلبات المدونة الدولية لأمن وسلامة الموانئ ISPS _ COde.

– مراحل تنفيذ النظام على ثلاث مراحل.. الأولى بإنشاء منظومة مراقبة فنية بسفاجا - والمرحلة الثانية بتركيب المنظومات المراقبة فى باقى موانئ الهيئة.. والمرحلة الثالثة بالإستفادة من شبكة الكابلات الألياف الضوئية الممتدة على سواحل البحر الأحمر لتحقيق الربط بين جميع موانئ الهيئة ومقر الهيئة.

.. وفى هذا الصدد أشار اللواء/ التومى مستشار رئيس الهيئة أن هناك طلب واضح على موانئ البحر الأحمر سواء فى الصادرات أو الواردات.. كما تعتبر موانئ البحر الأحمر الكارت الرابح عندما نفكر فى جنوب الوادى ودول شرق أفريقيا.

.. وعن إتجاهات التطوير على ضوء نتائج الدراسة.. تحدث اللواء التومى أن التطوير يشمل البنية الأساسية الذى يستهدف:

– زيادة القدرة الإستيعابية للموانئ لمواجهة الزيادة فى الطلب على خدمات الموانئ وتم على مستويين



أ - الإستفادة القصوى من الأعماق بتكريك الأرصفة للوصول إلى الأعماق التصميمية

ب - البدء بتجهيز البنية التحتية إستعداداً لبدء مشروعات التطوير الطموحة

ج - تطوير مستوى الأداء وتحسين الدورة المستندية وإستخدام الدورة المستندية الآلية بإستخدام التداول الإلكترونى للبيانات بدأ بالميناء التجارى الأول بالبحر الأحمر (ميناء الأدبية)

د - تشجيع المستثمرين للمشاركة فى مشروعات التطوير بإنشاء وإدارة المحطات المتخصصة وإدخال نظام إدارة حديثة.

- **بناء بنية معلوماتية:** بدأ بشبكة معلومات محلية LAN معدة بعناية وفي حالة نجاحها يتم تكرارها بباقى الموانئ لتكوين WAN إعتماداً على مركز المعلومات كمصدر واحد للمعلومات والإحصاءات المتداولة، حيث يوفر المعلومة الدقيقة فى الوقت المناسب وتوفير موقع على الإنترنت يوفر لعملاء الميناء المعلومات الأساسية للتعامل مع الميناء.

- **إعداد الموارد البشرية:** بالتخطيط والتنفيذ والمتابعة الجيدة للبرامج التدريبية بدءاً بتأهيل البحارة وفقاً للمستويات الدولية، وتدرب أكبر عدد ممكن من العاملين على أسس إستخدام الحواسب بأهمية التطوير لمواجهة المنافسة الشرسة بين الموانئ ولمواجهة خطط التنمية الطوحة للدولة.

.. ثم إستكمل العميد/ ياسر الرشيدى مستشار رئيس الهيئة الحديث فى هذه الجلسة عن أهمية مشروع إنشاء نظام المراقبة الفنية لسفن أثناء الدخول والخروج إلى الميناء والتواجد بمنطقة الإنتظار حيث يستهدف إنشاء النظام إلى:

- إحكام السيطرة على حركة السفن أثناء تواجدها فى نطاق الميناء أثناء الدخول والخروج منها

- المراقبة المستمرة للسفن فى نطاق الميناء لتجنب الحوادث أثناء التواجد فى منطقة الإنتظار وأثناء الدخول والخروج من الميناء

- إكتشاف حوادث التلوث البيئى والشحنات الخطرة والهجرة غير الشرعية وتحديد السفن المسئولة عنها.

- توفير المتابعة المستمرة لرئيس الهيئة على جميع الموانئ التابعة

- توفير القدرة لرئيس الهيئة للتدخل فى الأزمات فى أى ميناء تاب وإتخاذ قرارات سريعة لتفادى أو حل الأزمة لحين الإنتقال لمكان الأزمة

.. هذا ويتضمن تنفيذ النظام ثلاث مراحل أساسية:

- **المرحلة الأولى:** إنشاء منظومة مراقبة فنية بسفاجا

- **المرحلة الثانية:** تركيب منظومات مراقبة فنية للسفن فى باقى موانئ الهيئة

- **المرحلة الثالثة:** الإستفادة من شبكة كبلات الألياف الضوئية الممتدة على سواحل البحر الأحمر لتحقيق الربط بين جميع الموانئ التابعة ومقر الهيئة لتوفير صورة حية لموقف حركة السفن فى أى ميناء من الموانئ التابعة مدعمة بشبكة إتصالات لاسلكية لمزيد من التفاصيل المطلوبة عند أى موقف

"حزمة مشروعات حيوية.. وراء خطط التطوير"

.. وعن مشروعات تطوير موانئ البحر الأحمر.. تحدث اللواء/ أحمد عبد العزيز رئيس الإدارة المركزية للشئون الهندسية بالهيئة

.. حيث أشار أنه فى إطار الخطة الطموحة لتطوير موانئ الهيئة وبدعم مباشر من معالى وزير النقل وبالتعاون مع مركز خدمة المجتمع بكلية الهندسة بجامعة الإسكندرية تم تخصيص مبلغ 300 مليون جنيه لتطوير موانئ الهيئة خلال السنوات الخمس القادمة.



.. وعلى هذا الأساس تم وضع خطة شاملة لتطوير موانئ الهيئة يتم تنفيذها مرحلياً على مدار السنوات الخمس القادمة

.. حيث تستهدف خطة التطوير عدة أسس أهمها زيادة المستهدف الخاص بالهيئة مما يزيد من الدخل القومى وجذب الإستثمارت لإقامة المشروعات فى مختلف المجالات (النقل البحرى - السياحة - الخدمات الصناعية ...) من خلال توفير المواقع المتميزة لإقامة تلك المشروعات الإستثمارية.. كما تستهدف الخطة زيادة الطاقة الإستيعابية للركاب والبضائع.. مع توفير الراحة للركاب والمسافرين والعائدين وحجاج بيت الله الحرام.

.. كما تتضمن الخطة عدة ملامح منها:

- إنشاء أرصفة وصالات جديدة للسفر والوصول بهدف زيادة الطاقة الإستيعابية بما يتناسب مع الزيادة المضطردة فى البضائع والركاب والسائحين.

- إحلال وتجديد شبكات الصرف والمياه بجميع الموانئ

- إدخال نظام الإدارة الإلكترونية للسيطرة على حركة السفن والبضائع وتوفير الوقت فى أعمال الشحن والتفريغ

- إعادة تخطيط ميناء الأدبية بهدف زيادة الطاقة الإستيعابية وجعله ميناءاً رئيسياً للبضائع

- تطوير ميناء الغردقة ليكون مستعداً لإستقبا السفن السياحية بجميع أنواعها بهدف تنشيط السياحة بالمنطقة

- تطوير ميناء سفاجا ليكون أكبر ميناء تجارى يربط شمال أفريقيا بجنوبها وجنوب شرق أسيا.. ويكون فى نفس التوقيت الميناء الرئيسى لحركة الركاب إلى الوانى السعودية ودول الخليج العربى.

.. هذا وتطرق رئيس الإدارة المركزية للشئون الهندسية بالهيئة إلى المشروعات الحالية المتواجدة بموانئ الهيئة

.. حيث شاهد ميناء بور توفيق إفتتاح مشروع صالة الوصول الجديدة (على مساحة 5000م^2) وسعة 3000 راكب والإنتهاء منها بتكلفة قدرها 9 مليون جنيه

.. أما عن الأعمال التكميلية للمشروع وتشمل إنشاء أسوار من المبانى والحديد المشغول لفصل حركة الركاب عن باقى التحركات بالميناء

.. بقيمة تقديرية بـ 1.3 مليون جنيه.. مدة تنفيذ المشروع 8 شهور

.. أما عن المشروعات المخططة بميناء بورتوفيق فى الفترة المقبلة تصل التكلفة التقديرية بـ 15 مليون جنيه وتشمل:

- مشروع تطوير صالة السفر والمساحات والتخزين
- تطوير مدخل الميناء الرئيسى
- إنشاء مبنى الجمارك الجديد
- تطوير مبنى الإدارة البحرية

.. أما عن الفرص الإستثمارية بميناء بورتوفيق.. تشمل حزمة مشروعات لعل أهمها مشروع إنشاء رصيف خلف الشمالى بطول 300م وعمق 10م كمرحلة أولى بهدف إستقبال السفن السياحية الكبيرة

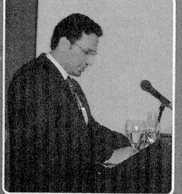
.. أما عن ميناء الأدبية "الميناء الرئيسى للبضائع بالهيئة"

.. فقد تم التهاء من مشروع مبنى الإدارة والإدارة الإلكترونية على

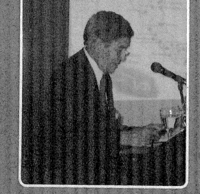
حسام الدين عبد الحكيم (نما)



المهندس / عمرو جزارين



الربان / محممود حسين الحربى



الربان / أحمد حسين نور الدين



اللواء / أحمد عبد العزيز

مساحة 2000م^2 وإعادة تخطيط الداخل والمخارج الرئيسية للميناء بتكلفة قدرها 10 مليون جنيه. كما تم الإنتهاء من أعمال الساحات وشبكة الطرق.. هذا إضافة إلى مشروع البوابات والحواجز داخل الميناء بتكلفة قدرها مليون جنيه

.. أما عن المشروعات المخططة للميناء.. فإنه يشهد:

1 – إنشاء مشروع الإمداد بالمياه بالميناء

2 – إنشاء أرصفة جديدة بطول 1550م وبأعماق حتى 17م وهناك عروض فعلية تحت الدراسة

.. أما ميناء سفاجا «ميناء المستقبل»

– فقد شاهد حاليا مشروع برج الإرشاد والمراقبة وهو عبارة عن برج للإرشاد والمراقبة بررتفاع 35م وصارى بإرتفاع 15م ومبنى إدارى على مسطح 1200م^2 بتكلفة تقديرية للمشروع 6 مليون جنيه جارى الطرح وينتظر البدء فى المشروع خلال الشهر القادم

– مشروع الصرف الصحى للميناء بتكلفة قدرها 2 مليون جنيه وجارى الطرح وينتظر البدء فى المشروع خلال شهر

.. أما عن المشروعات المخططة لميناء سفاجا تتضمن إضافة مساحات جديدة للميناء الحالى يضم أراضى من مناطق مجاورة للميناء مع إعادة تنسيق ساحات الإنتظار وحركة الدخول والخروج للركاب والبضائع وإنشاء البوابات اللامة للدخول والخروج

.. إنشاء صالة جديدة للركاب وتحتوى على صالة سفر ووصول معاً على مساحة 10000م^2

.. أما عن المشروعات المطروحة للإستثمار بهذا الميناء العملاق إنشاء مجموعة من الأرصفة متعددة لأغراض بإمتداد الساحل جنوب ميناء سفاجا الحالى بطول 5كم ليكون الميناء هو الرئيسى على البحر الأحمر للركاب والبضائع والمواد الخام والحاويات ويخدم محافظات مصر والوادى.

.. ثم أختتم الجلسة الأولى الدكتور إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة وعرض أهم مراحل الميناء والمخطط الشامل المستهدف حتى عام 2020.. حيث أشار أن ميناء السخنة هو أول ميناء إلكترونى تابع للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر وواجهة مشرفة للموانئ المصرية حيث قامت الدولة بالإنتهاء من إنشاء الحوض الأول بميناء السخنة العملاق فى يونيو 2000 بتكلفة 750 مليون جنيه حيث أنشأت حواجز الأمواج والممر الملاحى والبنية التحتية لأرصفة الحوض الأول بطول 2000 متر وبعمق 17 متر.. وقامت فى مزايدة عالمية بطرحه على المستثمرين الأجانب بإدارة وتشغيل الحوض الأول لمدة 25 عاماً يعود بعدها الحوض إلى الدولة. وقد فازت شركة تنمية ميناء السخة بعقد الإلتزام للحوض وتم توقيع العقد فى مايو عام 1999.

.. قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإستكمال البنية الفوقية للحوض الأول وتزويد الأرصفة بالمعدات اللازمة للتشغيل بإنفاق 120 مليون دولار على هذه التجهيزات.. وأفتتح السيد/ رئيس الجمهورية الحوض الأول لبدء التشغيل فى 26 أكتوبر 2002.. ويعمل الميناء من ذلك الوقت إلى حينه بكفاءة كبيرة

.. قامت الشركة بإعداد المخطط الشامل لباقى مساحات الميناء وذلك على نفقتها وتم عرضه على مجلس الوزراء الذى وافق على هذا المخطط الشامل فى يوليو 2003.. ومن هذا المخطط يتضح أن ما تم تنفيذه من الأحواض بواسطة الدولة هو الحوض الأول ومساحته حوالى 2 كيلو متر مربع علماً بأن المساحة الكلية لميناء السخنة تصل إلى ما يقرب من 22 كم^2 أى أن هناك حوالى 20كم^2 يجب إستقلالها لتعظيم الفائدة من الميناء



اللواء / محمد رفعت



الربان / محمود حسين الحربى

.. وبما أن لشركة تنمية السخنة من تجربة رائده فى إدارة الميناء فقد تم الإتفاق بين الدولة وشركة تنمية السخنة لتسويق وتنمية وإستثمار أراضى الميناء حسب المخطط الشامل وتم توقيع إتفاق التسويق والتنمية فى 2004/6/14

.. وبإشارة سريعة إلى بعض البيانات والإحصائيات عن هذا الميناء العملاق نجد أن إجمالى الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجستى حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار . وحجم الإستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة ميناء السخنة حتى عام 2020

.. متوقع وصولها إلى 8 مليارات وأن عدد الشركات العالمية المتوقع فى المركز اللوجستى عام 2010 يصل إلى 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 إلى 2000 شركة

.. وأختتم الدكتور مبارك كلمته فى هذا الصدد بأنه نتيجة للمجهودات والإستثمارات التى أنفقتها شركة تنمية السخنة نجحت الشركة فى إجتذاب الإستثمار الأجنبى اللازم لإنشاء الصناعات التالية بالميناء والوصول إلى مصاف الموانئ التجارية الصناعية العالمية وذلك بشهادة المؤسسات المالية العالمية والإتحاد الأوروبى والمؤسسات المصرية ومن ضمن هذه الصناعات (الشركة المصرية للماغنسيوم . شركة سونكر لتموين السفن . شركة لإنتاج الوقود الحيوى . مشروع العجول الحية . مصنع السكر ... وغيرها من المشروعات الحيوية والكبيرة فى المنطقة.

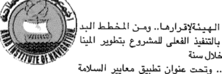
.. وفى بداية الجلسة الثانية التى يترأسها اللواء/ **محمد عبدالرحمن رأفت** أول رئيس مجلس إدارة للهيئة (1981 إلى 1983) وعضوية كل من اللواء/ **نبيل لطفى** مدير عام شركة الجسر العربى، الربان/ **محمود حسين الحربى** مدير عام ميناء ضبا السعودى، المهندس/ **عمرو جزارين** رئيس شركة الدولية للعبارات السريعة . الربان/ **أحمد حسين نور الدين** عضو مجلس إدارة شركة مارايدف للخدمات البترولية . الدكتور/ **أيمن النحراوى** المحاضر والمستشار بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى حيث بدأ الجلسة اللواء/ رأفت بعرض سريع عن الهيئة ومراحلها أبان توليه المسئولية (تحت عنوان.. كيف كنا.. وكيف أصبحنا)

.. وأشاد بالفخر والتقدير لكافة القيادات التى توالت وأضافت حتى وصلت الهيئة وموانيها إلى هذا المكان وما نراه اليوم إلا إعجازا نشيد به جميعاً

.. ثم إستكمل الحديث الربان/ **أحمد حسين** نائب رئيس شركة مارايدف للخدمات البترولية حيث قدم عرضاً علمياً عن «الخدمات البحرية الداعمة لصناعة إنتاج البترول من البحر» حيث بدأ نبذة عن تاريخ صناعة البترول من البحر والسفن الداعمة لصناعة إنتاج البترول وكذلك سفن المساحة والأبحاث وإستكشاف البترول وبارجات الإنشاءات البحرية ومد الخطوط

.. كانت هذه المحاضر من أهم وأقوى ما قدم فى هذه الندوة بإعتبار أن مصر غنية بالبترول وخاصة بخليج السويس ومنطقة البحر الأحمر وتعتبر هذه الصناعة من الصناعات الهامة اليوم فى العالم المتقدم

.. ثم إستعرض الموانئ التخصيصة الداعمة لتلك الصناعة.. مع التعرض لميناء الطوز (ماضيه . حاضره . مستقبله) خاصة بعد النجاح الذى حققه هذا الميناء فى إجتذاب السفن فى الفترة المؤخرة مع التعرض لخطة التطوير الذى شهدها الميناء مؤخراً لزيادة الطاقة الإستيعابية للميناء بزيادة أطوال الأرصفة والأعماق.. مع توفير ظهير أرضى يتناسب مع عدد السفن المتراكبة بالميناء والخدمات بها.. وهذا ويقوم الشركة المستأجرة حاياً بدراسة خطة التطوير المقترحة لتقديمها إلى



الهيئة لإقرارها.. ومن المخطط البد بالتنفيذ الفعلى للمشروع بتطوير المينا خلال سنة

.. وتحت عنوان تطبيق معايير السلامة البحرية.. وضمان أمن وسلامة الراكب تحدث كل من المهندس/ عمرو جزارين رئيس مجلس إدارة الشركة الدولية للعبارات السريعة حيث أشار إلى إمكانيات الشركة وتمتلكه من أسطول عبارات يعمل بين خط الغردقة ضبا . الغردقة شرم الشيخ مع دخول عبارة جديدة لإستيعاب الأعداد الزائدة

وتقديم خدمات متميزة للمسافرين للتأكد من سلامتهم ورفاهيتهم

وإستكمل الحديث نائب رئيس شركة نما للملاحة وأوضح سياسة الشركة بتقديم الخدمات المتميزة وسياسة تطبيق المعايير الدولية للسلامة البحرية وهى الأنظمة البحرية المتبعة فى تشغيل السفن الحديثة التى يتم بنائها فى الوقت الحالى متوافرة بالعبارات الثلاثة التابعة للشركة

.. وبعد توقف قصير إستكمل اللواء/ نبيل لطفى مدير عام شركة الجسر العربى الحديث حول طبيعة الشركة والإتفاقية وأشار أن العبء الأكبر من المعتمرين والحجاج والركاب فى مواسم العمرة والحج وعودة المدربين والعرب والأجانب يقع على عبء الشركة فى نقلهم حيث يصل عدد المسافرين فى اليوم الواحد إلى 5000 راكب وهذا والشركة فى مراحل تطور ونمو لتصبح رائدة فى هذا المجال وأن هناك تعاوناً وثيق بين الشركة وهيئة موانئ البحر الأحمر فى توفير كافة المستلزمات والتسهيلات للركاب والسائحين

فى ختام الجلسة الأخيرة تحدث الدكتور/ أيمن النحراوى وأشار إلى المراكز التنافسية للموانئ الرئيسية فى منطقة البحر الأحمر حاضرها ومستقبلها مستعرضاً جميع الموانئ على ساحل البحر الأحمر فى المنطقة والكشف عن نقاط قوتها.. وأين نحن من تلك الموانئ برغم أن مصر تمثل حجر الزاوية فى الإستراتيجية البحرية العالمية.. وحث الموانئ المصرية على النهوض والتطوير

.. وبعد شرح مستفيض أشار النحراوى إلى أبعاد عملية المنافسة فى البحر الأحمر التى أخذت شكلاً جديداً لم يسبق حدوثه وهنايأتى الدور على كل ميناء لرصد مواطن قوته ونقاط ضعفه وإستطلاع الفرص والمحاذير من أجل التميز التنافس



اللواء / حسن التونى

.. هذا وقد أختتمت الندوة العلمية المتخصصة التى تعتبر الأولى من نوعها فى مجال موانئ البحر الأحمر التى أعلنت عن نفسها فى إطار خطة عمل جديدة يرعها ويدعمها معالى وزير النقل لتبدأ موانئ البحر الأحمر مسيرة تطوير جديدة وفقاً لمخطط شامل ومتكامل يقوم على مراعاة ظروف المنطقة

.. هذا وقد أشاد اللواء السرساوى بجاح تلك الندوة التى حققت الهدف المنشود وأكد أن إمكانيات الهيئة إستطاعت بفضل الله سبحانه وتعالى توظيف المناخ وفقاً لضوابط ومعايير كاملة.. وإن هذا لم يأتى إلا من خلال رؤية شاملة ومخطط إستراتيجى متكامل للمهندس محمد منصور وزير النقل الذى يتابع كل نجاح وكل خطوة مؤيداً وداعماً ومسانداً كل بنيان لنظل نحافظ على هذه المكانة

.. هذا وقد عبر جموع الحاضرين عن سعادتهم وتفاؤلهم بالفترة القادمة وأعلنوا مساندتهم من أجل النهوض بتلك الموانئ الراسخة التى ترسم ملامح مضيئة فى الأفق البعيد

AFIFI WORLD TRANSPORT

agent of: PANALPINA on 6 continents

North America 51 offices

Europe 127 offices

Asia 49 offices

Latin America 47 offices

Africa 30 offices

Oceania 4 offices

HEAD QUARTER



Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

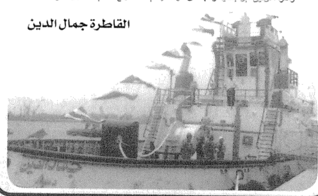
TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



رفع العلم المصرى على القاطرتين جمال الدين وأبو زيد لحساب هيئة ميناء دمياط



معالى وزير النقل المصرى والفريق أحمد فاضل ومحافظ بورسعيد، واللواء شيرين حسن واللواء توفيق أبو جندية والمهندس عزت درغام أثناء رفع العلم المصرى على القاطرتين



القاطرة جمال الدين

على هامش مؤتمر ومعرض ميدمار الذى أقيم فى ميناء بورسعيد خلال الفترة من 17 إلى 19 إبريل 2007 قام السيد المهندس / محمد لطفى منصور وزير النقل وبحضور وزير النقل الإيطالى والفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس برفع العلم المصرى على القاطرتين جمال الدين وأبو زيد لحساب هيئة ميناء دمياط وصرح اللواء/ توفيق عبد الحميد أبو جندية رئيس هيئة ميناء دمياط بأن القاطرات ستساهم فى تحسين كفاءة العمل فى إستقبال السفن العملاقة حيث تستخدم هذه القاطرات فى مجال إدخال السفن إلى حوض الميناء ومساعدتها فى الرسو على الأرصفة بأمان وقد تم تصنيع هاتين القاطرتين بشركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس.

VOITH WATER TRACTORS ABOUZEID & GAMAL ELDIEN

DUILDR: TIMSAH SHIPBUILDING CO.
SUBSIDIARY OF SUEZ CANAL AUTHORITY
OWNER: DAIEMATTA PORT AUTHORITY
CLASS NOTATION: T 100 A5K (COASTAL / SERVICE TUG MC FF1
CLASSIFICATION SOCIETY : GERMANISHER LLOYD
PARTICULARS:
LENGTH 35M
BREADTH 11M
DRAFT 5M
POWER 2X2611HP
SPEED : (FREE RUNNING) 13.7 KNOTS
BOLLORD PULL: 52.5 TONS
BREAK LOAD : 100 TON
MAIN ENGINES: YANMAR MODEL 6 EY26
PROPELLERS: VOITH TYPE 28GII/210
FI-FI PUMPS : 2X1365 M 3/HR AT 13 BAR AND 1800 R.P.M
FI-FI MONITORS: 2X1200 M3/HR THROW LENGTH/HEIGHT 120M/50M
TOWING WINCHS: PULLING FORCE AT FIRST LAYER 15 TON / 15M/ MIN
TANKS:
F.O. : 26,258 TONS
FOAM: 10.140 TONS
F.W. : 21.860 TONS
BALLAST: 72.520 TONS



المهندس عزت درغام رئيس شركة التمساح لبناء السفن ومعاونوه ومعهم الهدايا التذكارية للسادة للضيوف

القاطرة أبو زيد

أجندة إنترناشيونال

* يزور القاهرة يوم 2 مايو الجارى شينزو آبى رئيس وزراء اليابان على رأس وفد يضم 180 من رؤساء ومديرى أكبر الشركات اليابانية حيث سيتم إطلاعهم على الحوافز والمزايا والتسهيلات التى توفرها مصر للإستثمار.
* صدر قرار محكمة جنح النزهة برئاسة وائل نجم رئيس المحكمة وأمانة سر أشرف عبد التواب بحجز قضية صحفية قناة الجزيرة هويدا متولى طه المتهمة فيها بتصوير مادة وثائقية تتنافى مع حقوق المواطن المصرى لجلسة 2 مايو الجارى للحكم.
* يقام بأرض المعارض الدولية بمدينة نصر فى الفترة من 2 إلى 5 مايو الجارى أول معرض فى أفريقيا والشرق الأوسط متخصص فى قطع غيار السيارات يشارك فيه 22 دولة، ويصاحب المعرض المؤتمر الدولى لإستثمارات قطع غيار السيارات فى مصر والشرق الأوسط.
* يعقد المؤتمر الدولى الثالث للبحوث العلمية بجامعة القاهرة يوم 3 مايو الجارى، وذلك لبحث دعم المشاركة البحثية بين الجامعات وقطاعات الإنتاج والخدمات والتواصل البحثى وسبل الأتصال بالجهات المانحة إقليمياً ودولياً، وتفعيل الخطة البحثية للجامعة التى تم إعداد إستراتيجية يتم تنفيذها من خلال مراحل .
* تستضيف مصر فى 3 مايو الجارى الإجتماعات الخاصة بالعقد الدولى للتنمية الذى تشارك فيه الأمم المتحدة والبنك الدولى وعدد من الدول العربية والأجنبية، والذى يحدد إلتزامات العراق أمام المجتمع الدولى وإلتزامات الأطراف الأخرى التى ستشارك فى هذا العقد الذى يتضمن إعفاء العراق من ديونها.
* تعقد دول الجوار للعراق والدول الكبرى إجتماعاً وزارياً فى شرم الشيخ يومى 3و4 مايو الجارى، وقد طالب هوبشار زيبارى وزير الخارجية العراقية تكريس هذا المؤتمر لمناقشة الأوضاع فى العراق وقضية أمنه، وعدم تحويل المنتدى إلى القضايا الخلافيه بين أمريكا من جهة وسوريا وإيران من جهة أخرى.
* تجتمع اللجنة العليا المشتركة المصرية التونسية فى القاهرة يومى 5و6 مايو الجارى حيث يتم بحث دعم أوجه التعاون المشترك بين البلدين فى جميع المجالات لتذليل معوقات التبادل التجارى وتنشيط الإستثمار وبحث التعاون في المجالات الثقافية والفنية.
* يبدأ 8 مايو الجارى تحت رعاية الدكتور على عبد الرحمن رئيس جامعة القاهرة المؤتمر العلمى الدولى الثالث عشر الذى تنظمة كلية الإعلام بجامعة القاهرة تحت عنوان "الإعلام والبناء الثقافى والإجتماعى للمواطن العربى" ، ويشارك فى المؤتمر مفكرون وخبراء إقليميون ودوليون.
* تجرى بالعاصمة الماليزية كوالالمبور يوم 8 مايو الجارى إنتخابات اللجنة التنفيذية للإتحاد الأسيوى لكرة القدم .
* تعقد الإجتماعات السنوية لبنك التنمية الأفريقى بمدينة شنغهاى الصينية تحت عنوان " أفريقيا والصين شركاء فى التنمية" فى الفترة من 14 إلى 18 مايو الجارى، ويحضر هذه الإجتماعات وزراء مالية الدول الأعضاء فى مجموعة البنك البالغ عددها 77 دولة بالإضافة إلى كبار صناع السياسات المالية والتنموية فى أفريقيا بجانب 1500 مدير من مديرى القطاع العام والخاص.
* تعقد منظمة المؤتمر الإسلامى إجتماعاً على مستوى وزراء الخارجية فى إسلام أباد يوم 15 مايو الجارى حيث يتم إعلان أسم وميثاق جديدين للمنظمة حيث يأتى ذلك بتغيير كامل يعبر عن واقع العالم الإسلامى بنظرة جديدة.
* تقرر إجراء إنتخابات الرئاسة التركية منتصف مايو الجارى، ومن المتوقع خوض رجب طيب اردوغان رئيس الوزراء التركى هذه الإنتخابات.
* قررت الدائرة الثالثة بمحكمة جنايات طنطا تأجيل قضية إغتصاب وقتل أطفال الشوارع إلى جلسة 20 مايو الجارى، وإستمرار إيداع المتهم الأول فى القضية رمضان عبد الرحمن منصور الشهير (بالتوربينى) مستشفى الأمراض العقلية لمدة 30 يوم أخرى.

حركة الموانى المصرية خلال شهر فبراير 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال فبراير 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وأخشاب	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمال	حاويات	ترانزيت	الإجمال	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	45.7	182.3	34.6	-	0.9	21.1	284.6	42.6	-	327.2	146
بورسعيد	1.7	118.8	5.2	-	2.2	-	127.9	62.1	307.2	497.2	302
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	12.2	545.4	557.6	77
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
السويس	0.5	2.7	-	3.6	3.4	-	10.2	-	-	10.2	43
الأدبية	69.69	26.32	3.15	-	0.66	116.58	216.4	5.49	-	221.89	69
سفاجا	2.5	135.1	55.5	-	2.8	-	195.9	-	-	195.9	53
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
نويبع	0.2	0.8	-	-	-	-	1	-	-	1	2
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمال	120.29	466.02	98.45	3.6	9.96	137.68	836	122.39	852.6	1810.99	713

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال فبراير 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وأخشاب	أسمدة	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمال	حاويات	ترانزيت	الإجمال	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	-	-	-	-	-	-	-	29.3	-	29.3	146
بورسعيد	1.9	11.6	17	-	-	-	30.5	96.9	286.1	413.5	302
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	63.6	545.6	609.2	77
العريش	-	-	61.8	-	-	-	61.8	-	-	61.8	17
السويس	61.3	31.2	0.6	-	1	0.1	94.2	0.1	0.7	95	43
الأدبية	59.4	44.9	73.1	2.8	-	-	180.2	-	562.0	742.2	69
سفاجا	2.1	4.7	88.7	-	0.1	-	95.6	-	-	95.6	53
الحمراوين	-	-	64.6	-	-	-	64.6	-	-	64.6	3
أبو الغصون	-	-	10.2	-	-	-	10.2	-	-	10.2	1
نويبع	0.7	0.5	-	-	0.2	-	1.4	-	-	1.4	2
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	125.3	92.8	316	2.8	1.3	0.1	538.3	752.5	831.7	2122.5	713

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال فبراير 2007

ميناء	بيسم البلد			ترانزيت			الإجمال
	وارد	صادر	إجمال	وارد	صادر	إجمال	
دمياط	3510	2303	5813	0	0	0	5813
بورسعيد(غرب)	6792	12144	18936	33026	28943	61969	80905
شرق بورسعيد	1965	5495	7460	70876	64532	135408	142868
السويس		48	48	0	0	0	48
الأدبية	806	880	1686	0	0	0	1686
الأجمالى	13073	20870	33943	103902	93475	197377	231320

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر فبراير 2007

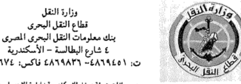
البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	12219	220	1092	18258	11538	5251	48578
مغادرة	0	14917	444	1280	22248	11057	1232	51178
الإجمالى	0	27136	664	2372	40506	22595	6483	99756

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال فبراير 2007

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	64	58	0	17	22	32	0	23	16	1	0	233
سفن صب جاف	0	0	13	6	0	0	3	2	0	0	5	0	0	29
سفن صب سائل	0	0	14	1	0	0	1	29	0	0	3	0	0	48
حاويات	0	0	53	75	77	0	4	0	0	0	1	1	0	211
سفن ركاب وسياحة	0	0	1	3	0	0	13	5	0	39	28	49	2	140
أخرى	0	0	1	159	0	0	0	1	0	0	0	0	0	161
إجمالى عام	0	0	146	302	77	17	43	69	0	62	53	51	2	822

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ – ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية - إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

النقل النهرى فى مصر

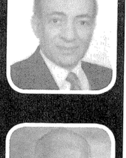
الفرص الضائعة وتحديات المستقبل

عندما قال هيرودوت (مصر هبة النيل) كان يبحث فى سبب الحضارة التى شيدت على أرض مصر المحروسة.
وكان النيل على مر العصور يحمل الخير والنماء ليغير وجه الحياة فى ربوع مصر.
بيد أن النقل النهرى كان مزدهراً إلى حد بعيد ومع مرور الوقت والزمان أصبح النقل النهرى فى خبر كان.
ومع التطورات الإقتصادية المتسارعة أصبح لزاماً أن يتم تطوير منظومة النقل متعدد الوسائط ويعتبر النقل النهرى أحد حلقات تلك المنظومة الشاملة والذى يحتاج إلى إعادة نظر.

برأيك
ما هى التحديات التى تواجه صناعة النقل النهرى فى مصر؟
وكيف يمكن التغلب على تلك التحديات؟
وما هى الصورة المثلى التى يجب أن يكون عليها النقل النهرى فى مصر؟

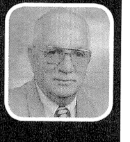
المهندس/ حسام لهيطة
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

إن مشاركة (السكة الحديد و النقل النهرى) بقدر أكبر فى نقل البضائع سيؤدى حتما إلى تخفيف الضغط على الطرق البرية كمحور وحيد للنقل ذا وضعاً إحتكاريا للتجارة المنقولة من و إلى الموانئ.



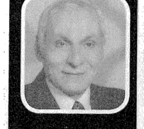
الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

إن وضع النقل المائى الداخلى معقد بالنسبة لوزارة النقل حيث أن المنظومة فى معظمها خارج سيطرتها فتشغيل شركة النقل النهرى مسئولية وزارة قطاع الأعمال العام المتمثلة فى الشركة القابضة للنقل البحرى والنهرى والنقل المائى منتج جانبى حيث نهر النيل وفروعه مسئولية وزارة الأشغال والموارد المائية والتى تعطى أولوية أولى للرى والشرب وأولوية ثانية للكهرباء والصناعة أما النقل المائى فهو تابع وعليه أن يتواءم مع منسوب المياه



لواء بحرى متقاعد / مراد الخرادلى

إلزام المحافظات التى تمر عليها الصنادل وغيرها من القطاع الخاص بتدبير الموانئ النهرية والساحات التخزينية والمساعدات الفنية اللازمة وتديرها بمعرفتها برسوم مالية معقولة للمستخدمين للموانئ والساحات التابعة ويجب على الإدارة الحكومية المركزية والتابعة للمحافظات توفير الأمن والأمان الكامل لوسائل النقل بشكل واضح وظاهر



ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

تطوير وتحسين الوصلات الملاحية مع الموانى البحرية الرئيسية وفى مقدمتها إنهاء ربط ميناء دمياط بالشبكة النهرية الرئيسية وبحث إمكانية ربط ميناء الدخيلة عن طريق الرياح البحيرى وترعة النوبارية عبر وصلة بولين

المهندس / حسام لهيطه
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة إسكندرية

النقل النهرى أحدى حلقات منظومة النقل متعدد الوسائط فى نقل البضائع

خلال الفترة من نوفمبر 2006 حتى مارس 2007 ..عرضنا فى سلسلة من المقالات المنشورة عن (النقل البحرى فى مصر - نظرة واقعية لمستقبل النقل البرى فى مصر - الحفاظ على ثروة مصر من الطرق - تنمية وتطوير دور السكك الحديدية فى نقل البضائع) .وهو ما يمثل الرؤية حول جوانب منظومة النقل متعدد الوسائط الذى يكتمل عقده بطرحنا التالى لمنظور تحديات النقل النهرى حيث يمثل النقل المتعدد الوسائط إلى جانب توافر الخدمات اللوجستية معايير حاسمة لتدفقات الإستثمارات المستقبلية ، وقد تبنينا دعوة تتعلق بضرورة التركيز على ربط الموانئ البحرية بالشرايين الداخلية و مراكز الانتاج والتوزيع ، إن مشاركة (السكة الحديد والنقل النهرى) بقدر أكبر فى نقل البضائع سيؤدى حتما إلى تخفيف الضغط على الطرق البرية كمحور وحيد للنقل ذا وضعاً إحتكارياً للتجارة المنقولة من وإلى الموانئ ، كما يوجد مزايا تتعلق بإقتصاديات الحجم وتقليل إحتمالات الخسائر والتلفيات بما يسهم فى تعظيم المنفعة المكانية والزمانية للبضائع المنقولة .

أهم التحديات :

- إرتفاعات بعض الكبارى المتقاطعة و الأهوسة فى بعض المناطق و مواعيد فتحها وإغلاقها تمثل تحديات عائقة لإلتزامات نقل البضائع عبر النهر
- لا تتوافر معايير السلامة و الأمان و كذلك المساعدات ووسائل الإرشاد النهرية التى تسمح بالملاحة الآمنة طوال اليوم و على مدى العام و بما يقلل من وقوع الحوادث .
- لا توجد جهة متخصصة فى الوقت الراهن للتأمين على الأرواح و البضاعة من مخاطر الحوادث و السرقة و التلف للبضاعة خلال الرحلة .
- عدم وجود معايير واضحة لنقل البضائع الخطرة نهرياً .
- الإشراف الأساسى على كل ما يخص نهر النيل فى مصر يؤول لوزارة الرى و الموارد المائية ، وهى بطبيعة إختصاصها تهتم بقضايا مختلفة عن إهتمامات النقل النهرى ولا تحتل قضية النقل النهرى رأس قائمة إهتماماتهم .
- إعادة النظر فى جهة إعداد وتأهيل مختلف الكوادر الفنية فى مجال النقل النهرى بما يضمن منحهم المعرفة العلمية والعملية حتى لا تتم المسائل بعقوية وإجتهادات شخصية وبما لا يتناسب مع إحترافية تلك المهام .
- عدم وجود مواصفات مطابقة لوحدات النقل النهرى مع مواصفات نوعيات البضاعة التى يمكن نقلها عبر النهر .

أهم الفرص المتاحة :

- تبدى مجموعات إستثمارية عالمية ذات خبرة فى النقل النهرى ترحيباً للدخول فى إستثمارات مشتركة للنهوض بنقل البضاعة نهرياً فى مصر .
- أثبتت دراسات الجدوى لمشروعات عديدة فى النقل النهرى خاصة لإنشاء موانئ نهرية متخصصة فى أكثر من موقع ، الجدوى الفنية والإقتصادية لإقامة هذه النوعية من المشروعات ، وهى فى ذات الوقت محل إهتمام

بقية المنشور فى الصفحة السابقة المهندس/ حسام لهيطة

مجموعات إستثمارية وطنية ، لكن يبقى أن تتسم القرارات والإجراءات الحكومية بالحسم وتشجيع الإستثمار الوطنى على المضى فى هذا الإتجاه .

- إمكانيات تحديد معايير للسلامة والأمان وإيجاد مساعدات ووسائل إرشاد نهرية التى تسمح بالملاحة الآمنة ليست بالقضية المستحيلة التطبيق و يوجد أكثر من جهة عالمية متخصصة يمكن أن تقدم خدماتها فى هذا المجال .
- مطلوب تصميم نظام متطور للتعرف على مكان الوحدة النهرية والأفراد او البضاعة بنظام GPS .
- التطوير الحالى للمنظومة التأمينية يسمح بإستيعاب التأمين على مختلف مخاطر الرحلة النهرية التى هى ذات طبيعة محدودة إذا ما قورنت بالمخاطر فى غيرها من وسائط النقل .
- يمكن ان تتولى إحدى المؤسسات العلمية،تصميم برامج تدريبية متخصصة وإحترافية لإعداد الكوادر للقيام بالملاحة النهرية و ثقل خبراتهم أول بأول .
- دراسة إمكانية إقامة موانئ متخصصة نهرياً لتداول البضائع وربطها بالموانئ الجافة والشرايين المرورية مع وسائل النقل المختلفة خاصة الطرق والسكة الحديد .
- تصميم دليل يحدد مواصفات مطابقة لوحدات النقل النهرى مع مواصفات نوعيات البضاعة التى يمكن نقلها عبر النهر .

نقاط الضعف :

- عدم الربط الكافى لوسائط النقل المختلفة المتاحة لنقل البضائع فى مصر مع بعضها ، حتى أصبح ذلك يتطلب ضرورة إصدار قرارات من جهات عليا تلزم بنقل نوعيات من البضائع عبر وسائط معينة لتنظيم تدفقات البضائع ما بين مراكز الإنتاج ومراكز التوزيع والإستهلاك فيما بين المحافظات المصرية .
- فى مناطق غير قليلة من الشريان النهرى ، تكون المساحة بين ضفتى النهر لا تسمح بمرور ومناورة الوحدات النهرية من صنادل و مواعين ، كما أن القناة الملاحة تحتاج إلى تكريك لتحقيق غاطس معين لضمان عدم شحط الوحدات النهرية .
- عدم الربط فى نقل البضاعة من وإلى دولة السودان يتسبب فى محدودية تدفقات كميات من البضاعة من الجنوب .

نقاط القوة :

- يتمتع النقل النهرى دون سواه من وسائط النقل أنه يتم عبر مورداً طبيعياً يتدفق ماؤه طوال العام من جنوب مصر إلى شمالها .
- يكفل السد العالى والقناطر فى الجنوب الحفاظ على منسوب الملاحة النهرية معظم أيام العام.
- أغلب المحافظات المصرية الأهلة بالسكان بما فى ذلك العاصمة و أكبر المدن الإقتصادية والتجارية والصناعية يمكن أن يكون لها موانئ نهرية متخصصة لشحن و تفريغ و تداول البضائع ما بين الموانئ البحرية والمحافظات المصرية .
- إمكانية الربط مع الموانئ المصرية الأكثر تداولاً للحاويات بداية من الأسكندرية والدخيلة فى الغرب ودمياط فى الوسط وبورسعيد فى الشرق .
- رخص النقل النهرى عن سواه من وسائل النقل الداخلى المختلفة .

تعد إمكانيات تحقيق نقاط القوة و إقتناص الفرص المتاحة ليست مستحيلة ، كما أن ما يواجهه هذا القطاع من تحديات ونقاط ضعف ليست معقدة و يمكن تخطيها، والرسالة الأخيرة منا فى هذا الشأن أن النقل النهرى فى مصر أحد القطاعات الإقتصادية الواعدة التى لم تستخدم بعد مواردها الإستخدام الأمثل ، وإن كنا لسنا بصدد إتهام جهة ما بالتقصير أو الإهمال ، لكنها أيضاً فرصة للتحذير حتى لا تقع تلك الموارد القومية فريسة ممارسات إحتكارية من جهات تعرف قدر هذا المورد وتعلم إمكانية التغلب على ما يواجهه من مشكلات للإنتفاع من خدماته لكن وقتها سيكون لتحقيق منافع خاصة دون تعميم لتلك المنافع على المستوى العام .

الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

بسم الله الرحمن الرحيم

(وسخر لكم الفلك لتجرى فى البحر بأمره وسخر لكم الأنهار)

صدق الله العظيم

1 - يعتبر النقل النهرى من أقدم وسائل النقل فى مصر وينفرد بمميزات عن وسائل النقل الأخرى من أهمها :

1 - أرخص وسائل النقل على الإطلاق فى تكلفة المسير
2 - أقل وسائل النقل تلويثا للبيئة

ولقد إهتمت الدولة بمرفق النقل النهرى حيث بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من 1983/82 حتى 2005/2004 حوالى 521 مليون جنيه ويتمثل أهم ما تم تنفيذه إستكمال ربط كافة الموانئ بالنقل المائى الداخلى حيث تم تطوير فرع دمياط ليكون ملاحيا من الدرجة الأولى والبدء فى تطوير ترعة الإسماعيلية وتحديد مجرى ثابت بنهر النيل كما يجرى إنشاء ميناء أثر النبى ليكون ميناء التداول الحاويات ليزيد نصيب النقل المائى من نقل البضائع والإستفادة من مزاياه فى النقل لمسافات طويلة وللسلع الرخيصة حيث أن تكاليف المسير فى النقل المائى أقل من باقى الوسائل ولكن تكاليف الشحن والتفريغ مرتفعة وليتم الإستفادة من مزاياه يتم النقل لمسافات طويلة حيث يتطلب النقل المائى وسيلة نقل مكملة ليكون لنقل من الباب للباب

2 - إن عناصر منظومة النقل المائى الداخلى تتمثل فى :

شبكة النقل النهرى:

2 - 1 - تنقسم الطرق الملاحية إلى طرق ملاحية من الدرجة الأولى وتشمل

* نهر النيل من القاهرة إلى أسوان يطول 960 كيلو متر
* بحيرة السد العالى وتمتد من السد إلى وادى حلفا بالسودان بطول 350 كيلو متر وهو مجهز بكافة المساعدات الملاحية من شمندورات وأبراج برية ثابتة
* القاهرة، الإسكندرية عن طريق الرياح البحيرى وترعة النوبارية بطول 220 كيلو متر
* الخط الملاحى المطرية/بورسعيد عبر بحيرة المنزلة بطول 28 كيلومتر الطرق الملاحية من الدرجة الثانية وتقع أساساً فى دلتا النيل وهى لا تصلح إلا للوحدات بغاطس لا يزيد عن 1.25 متر ويبلغ مجموع أطوالها 1850 كيلو متر.

2 - 2 - الأهوسة وهى النقاط الحاكمة لسيولة حركة الملاحة النهرية حيث يوجد 4 أهوسة على الطريق الملاحى القاهرة/أسوان، وعدد 7 أهوسة على الطريق الملاحي القاهرة/الأسكندرية، وهويس زفتى والدلتا الجديدين لخدمة الملاحة بفرع دمياط.

2 - 3 - الموانئ والمراسى النهرية معظمها يتبع الشركات الصناعية منها على سبيل المثال موانئ شركة السكر فى كوم أمبو، وأرمنت، وقوص ودشنا وموانئ شركة الألومنيوم فى نجع حمادى والمعصرة والمتراس.

ويتبع الهيئة العامة للنقل النهرى ثلاثة موانئ هى :

- ميناء النهضة قرب نهاية ترعة النوبارية
- ميناء أثر النبى بالقاهرة
- ميناء الحديد والصلب بأسوان

2 - 4 - الوحدات النهرية العاملة فى نقل البضائع

يوجد أسطول متخصص فى نقل البضائع ويشمل شركة النقل النهرى التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى أخيرا وتقوم بتشغيل حوالى 300 وحدة نسبة صلاحيتها الفنية منخفضة جدا حوالى 37% والقطاع الخاص ويتملك حوالى 1435 وحدة كما يوجد أسطول يتبع الشركات الصناعية لنقل منتجاتها الخاصة ولا يعمل بأجر مثل شركة السكر وتمتلك 156 وحدة وشركة الألومنيوم وتمتلك أربع وحدات وبعض شركات المقاولات وتمتلك 12 وحدة.

3 - حجم النقل

بلغ وزن المنقول لشركتى النقل المائى والنهرى واللتين تم دمجها أخيراً فى شركة النقل النهرى . فى عام 1992 3.214 مليون طن بنسبة 2% من حجم النقل القومى حيث كانت الشركتان تتبعان وزارة النقل وبصدور قانون قطاع الأعمال العام 203 لسنة 1992 تم نقل تبعية الشركتين إلى وزارة قطاع الأعمال العام التى نقلت تبعية الشركتين إلى الشركة القابضة للصناعات المعدنية وتدهورت الأحوال حيث لم تول الشركة القابضة أية أهمية لهما وكان يتم تعيين قيادات الشركتين من قيادات غير متخصصة فى النقل وإنخفض أداء الشركتان حيث بلغ وزن المنقول 2.2 مليون طن عام 2000 وإستمر الإنخفاض إلى أن بلغ فى عام 2003/2002 - 1.3 مليون طن وبنسبة 0.3% من حجم المنقول وإنخفض المنقول لبعض المنتجات التى يتم نقلها بالنقل المائى وفقدت وسيلة النقل المائى بعض المنقولات خلال الفترة الماضية من أهمها الأسمنت والقمح والرمل والزلط وهى من السلع المناسب نقلها بالنقل المائى.

ويرجع هذا التدهور فى الأداء إلى إهمال الشركتين وعدم فعالية الإشراف وإنخفاض الإستثمارات بشكل كبير خاصة فى صيانة الوحدات وتجديدها وكانت هذه هى السياسة المتبعة فى شركات قطاع الأعمال العام بصفة عامة حيث أن تخفيض الإستثمارات كان الهدف إلى أن تم تغير تلك السياسة بتولى الأستاذ الدكتور أحمد نظيف رئاسة الوزارة

ومما يجدر ذكره فإن أداء الوحدات المملوكة للشركات الصناعية يفوق كثيراً أداء شركة النقل النهرى.

4 - خطة التطوير والتوصيات

إن وضع النقل المائى الداخلى معقد بالنسبة لوزارة النقل حيث أن المنظومة فى معظمها خارج سيطرتها فتشغيل شركة النقل النهرى مسئولية وزارة قطاع الأعمال العام المتمثلة فى الشركة القابضة للنقل البحرى والنهرى والنقل المائى منتج جانبى حيث نهر النيل وفروعه مسئولية وزارة الأشغال والموارد المائية والتى تعطى أولوية أولى للرى والشرب وأولوية ثانية للكهرباء والصناعة أما النقل المائى فهو تابع وعليه أن يتوامم مع منسوب المياه

وكانت وزارة النقل حتى عام 1992 ترعى التشغيل للشركتين ولحل مشاكلها وتدعهما بالإستثمارات إلى أن تم صدور قانون قطاع الأعمال العام

وأخيراً أعلن مجلس الوزراء عن خطة للبنية الأساسية للنقل المائى قدرها 750 مليون جنيه وكأن المشكلة فى البنية الأساسية وليس فى التشغيل ولقد كان هناك خطة معلنة للبنية الأساسية منذ منتصف التسعينات تضمنت على سبيل المثال تطوير الملاحة برع دمياط حيث بدئ فى التنفيذ منذ منتصف التسعينات وكذلك تطوير الملاحة بترعة الإسماعيلية ومشروع ربط مدينتى كفر الزيات والمحلة الكبرى الصناعية بشبكة النقل المائى عبر الوصلة الملاحية كفر الزيات على فرع رشيد و بولين والرياح البحيرى وتأخر تنفيذ ما بدئ فى تنفيذه ولم يتم تنفيذ مالم يتم البدء فيه.

ويتطلب الأمر التوصية بما يلى:

1 - زيادة الإستثمارات فى الوحدات المتحركة سواء لتجديد الوحدات بتوفير الإستثمارات اللازمة لبرامج الصيانة للوحدات أو تصنيع الوحدات الجديدة
2 - تطوير نظام التشغيل الحالى إلى نظام الدفاع الذى سبق دراسته وتبين أن يحقق أعلى إنتاجية
3 - بذل الجهود التسويقية ليتسنى جذب العملاء للإستفادة من مزايا النقل المائى وتوعيتهم بأهميته ومزاياه والإهتمام بمتطلبات العملاء خاصة الإلتزام بالتوقيتات والمواعيد
4 - تشجيع إنشاء شركات جديدة قوية لمزاولة نشاط النقل المائى الداخلى
5 - أن تعمل شركات النقل المائى كمقاول نقل حتى يمكن النقل من الباب للباب وذلك بالتعاقد مع شركات نقل البضائع بالنقل البرى لإستكمال الرحلة المكملة للنقل المائى الداخلى
6 - تطوير المعهد الإقليمى للنقل النهرى التابع للهيئة العامة للنقل النهرى ليقوم بمهامه فى إمداد القطاع بالعمالة الماهرة المدربة والعمل لى تحسين ظروف عملهم بتوفير ظروف المعيشة المناسبة بالوحدات حيث أن رحلة النقل النهرى قد تطول إلى عشرة أيام وكذلك رفع مستوى أجورهم وحوافزهم
7 - أن يكون لوزارة النقل دوراً فعالا بالإشتراك مع باقى الأجهزة المسئولة عن النقل المائى الداخلى ووضع سياسات وتعريفات النقل.

النقل النهرى فى مصر

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحرى

محاولة للإجابة على السؤال: «هل غرق» النقل النهرى» فى النيل؟
ويا مجرى النيل دمت لشعبنا ... وعشت بوجه رائع أبدا نضر
(الشاعر السودانى سيف الدين الدسوقى)

وسائل النقل الداخلى فى مصر تأخذ شكل مثلث أضلاعه:
1- النقل البرى Road Transport (وكان حديثنا فى مجلة إنترناشيونال يناير 2007)
2- النقل بالسكك الحديدية Rail Transport (وكان حديثنا فى مجلة إنترناشيونال مارس 2007)
3- النقل النهرى River Transport (وهو حديثنا اليوم)
ولكل وسيلة - كما هو معروف - طابعها ومميزاتها وسلبياتها ورغم أن النقل النهرى أرخص وسائل النقل تكلفة إلا أنه غير مستغلة - حتى الآن - الاستغلال الأمثل ويجب أن نعترف دون تهوين أو تهويل أنه غرق فى النيل وهذا هو التوصيف الصحيح للواقع ولكنه الحقيقة ولا شيء غيرها.

يتميز النقل النهرى بمميزات عدة منها:

* طرق الملاحة النهرية طبيعية لا تحتاج للاستثمارات التى تستخدم فى البنية الأساسية للنقل البرى أو النقل بالسكك الحديدية (تمهيد . رصف طرق . مد خطوط قضبان. نزع ملكية . إنشاء كبارى ..... إلخ).
* تكاليف النقل النهرى من حيث التشغيل والصيانة أقل من تكاليف الوسيلتين الأخرتين كما أنه أقل وسائل النقل تلوثاً للبيئة.
* انخفاض التكلفة الاستثمارية اللازمة (الممرات الملاحية. الصنادل . التطهير .... إلخ) مقارنة بالوسيلتين الأخرتين (الطرق . شبكة الخطوط . الشاحنات . القطارات . القاطرات. الجرارات .... إلخ).
* إمكانية وسهولة نقل الشحنات الضخمة ذات الأبعاد الكبيرة حجماً ووزنا وطولا والتى يصعب نقلها بالشاحنات أو القطارات (توربينات ومعدات السد العالى مثلاً).
* نفقات القوى المحركة فوق المسطحات المائية أقل عنها فى الوسيلتين الأخرتين كما أن أقل قوة محركة كافية لنقل حمولة هائلة لا تقارن بمثيلاتها من الشاحنات والقطارات.
* زيادة الحركة على الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية تزيد من استهلاكها وصيانتها وإصلاحها بينما ينعدم ذلك بالنسبة للنقل النهرى.
* يمكن تصنيع الصنادل محلياً بمكونات لاتقل عن 75% بالعملة المحلية بينما لا تتعدى مكونات الشاحنات والقطارات من 25% بالعملة المحلية والباقى بالعملة الصعبة.
* العمر الافتراضى لوحدات النقل النهرى تعادل نحو ثلاثة أمثال العمر الافتراضى للشاحنات والقطارات والقاطرات.
* أكثر وسائل النقل الداخلى أماناً وأقلها حوادث بالمقارنة بنزيف الأسفلت الأسود الذى يحصد آلاف القتلى والجرحى ونزيف الدم على القضبان الذى يروح ضحيته آلاف الأبرياء فضلاً عن الخسائر المادية للدولة والأفراد. وحيث أنه لا يوجد أى شئ فى الحياة تتوافر له إيجابيات مطلقة يعيب النقل النهرى:
* بطء الحركة مقارنة بالوسيلتين الأخرتين ولهذا كان مناسباً لنقل البضائع الاستراتيجية التى لا تتطلب سرعة نقلها (فحم. حبوب صب. أسمنت. ألومنيوم. خام حديد. فوسفات .... إلخ).
* زيادة زمن الرحلة لعدم وجود مقومات الملاحة الليلية وبما يؤثر سلبيا على التشغيل الاقتصادى .
* تعدد الأهوسة Locks التى تعترض طريق الرحلة (8 هويس من القاهرة للإسكندرية مثلاً) فضلاً عن وجود بعض الأهوسة أطوالها لا تسمح بمرور وحدات نهرية كبيرة.
* عدم توفر العمق اللازم فى بعض الممرات الملاحية الفرعية لإبحار الصنادل ذات الحمولات الكبيرة.

نهر النيل ... سيرة ذاتية

أولا: أقصى منابع النيل تقع فى جنوب أفريقيا فى قرية روتانا بدولة بوروندى التى تقع جنوب خط الاستواء بنحو 4 درجات حيث ينبع نهر ريفيرونزا Ruvironza أقصى فرع إلى الجنوب لنهر روفونو أحد فروع نهر كاجيرا Kagera (700 كيلو متر) الذى يصعب فى بحيرة فيكتوريا Victoria (69.485كيلو متر مربع) وهناك تم فى عام 1937 إقامة نصب نقش عليه كلمتى (أصل النيل).

ثانياً: يستقبل النيل مياهه من مصدرين رئيسيين:
1- إقليم البحيرات الاثيوبية وتضم بحيرة فيكتوريا (حوض بحيرة فيكتوريا. حوض بحيرة كيوجا Kyoga) وتغذى نهر النيل بالمياه طوال العام وتخرج منها 85% من المياه التى تصل إلى مصر .
2- الهضبة الاستوائية وتضم أحواض بحيرتى جورج George وادوارد Edward ونهر السمليكى Semliki وتخرج منها 15% من المياه التى تصل إلى مصر.
وثمة ثلاثة روافد رئيسية للنيل هي:
* نهر السوباط.
* نهر عطبرة الذى ينبع من المرتفعات الواقعة شمال بحيرة تانا.
* النيل الأزرق أعظم روافد النيل وأغزرها مياهاً.

ثالثاً: يعتبر نهر النيل أكثر أنهار الدنيا طولاً 6825 كيلو متر وليس أغزرها ماء وأبسطها شكلاً فهو يجرى من الجنوب إلى الشمال ويقع منبعه ومصبه على درجة واحدة من خطوط الطول تقريباً.

رابعاً: يقصد بوادى النيل مصر والسودان فقط بينما يشمل حوض النيل عشر دول يمر بها النهر (بوروندى . رواندا . أوغندا . زائير. تنزانيا. كينيا. أثيوبيا. ارتيريا. السودان. مصر) وتقدر مساحة حوض النيل المعروف باسم الاندجو نحو 2.9 مليون كيلو متر مربع أى ما يعادل 10% من مساحة أفريقيا ويعيش نحو 300 مليون نسمة أى نحو 37.5% من سكان أفريقيا (800 مليون نسمة فى 53 دولة).

خامساً: تنظم العلاقة بين دول حوض النيل River Basin لاقتسام مياهه مجموعة من الاتفاقيات أهمها:
1- اتفاقية 7 مايو 1929 بين مصر وبريطانيا (نيابة عن الدول المستعمرة لها فى ذلك الوقت) وتعطى مصر حصة 48 مليار متر مكعب سنوياً.
2- اتفاقية 8 نوفمبر 1959 بين مصر والسودان وتعطى مصر حصة 55.5 مليار متر مكعب سنوياً.

سادساً: مجرى النيل الأعلى غير تابع لمصر غير خاضع لرقابتها مما يجعله حساساً للتغييرات التى تحدث فى أعلاه (منابعه روافده، فروعه) ولما يمكن أن يكون قد حدث فى منابعه (سدود، خزانات. تحويل مجرى) وهناك طرق عديدة لمنع جريان المياه طليقة دون أن تحبس حبساً تاماً خاصة وأن هناك - الآن - صيحات تتعالى بإعادة توزيع مياه النيل بين دول حوض النيل العشر (المنبع . المجرى . المصب) وهو أمر يثير حالة من عدم الاطمئنان إزاء مستقبل المياه فى مصر وتلك قضية شرحها يطول.

سابعاً: لقد شغل نهر النيل الناس من أقدم الأزمنة ويمكن القول أن مجموع الكتب والمقالات التى كتبت عنه تربو على العشرين ألف أشهرها ما كتبه الفرنسى المشهور اميل لودفج (النيل حياة نهر) ودكتور رشدى سعيد (نهر النيل) وموسوعة وصف مصر (جزء 12) لعلماء الحملة الفرنسية وآن تير هوايت (الأنهار العظيمة فى العالم) ودكتور محمد عوض محمد (النيل) ووليام وكلوكس (الرى المصرى) وعمر طوسون (تاريخ النيل) .. إلخ.

ثامناً: لنهر النيل جاذبية خاصة فقد لعب دوراً مهماً فى تاريخ مصر فقد نشأت على ضفافه أقدم وأعراق الحضارات التى تركت أثراً فى تاريخ الإنسانية وكان على الدوام محط لاهتمام الرحالة والمستشرقين والعلماء قديماً وحديثاً وملهماً للشعراء الذين نظموا فيه قصائد خالدة وللفنانين الذين تغنوا به ومثلوه فى أعمالهم الفنية والاحتفالات المرتبطة به مثل عيد وفاء النيل

لواء بحرى/ مراد الخرادلى

التحديات التى تواجه صناعة النقل النهرى فى مصر:

١ - وضع نظام كامل يربط جميع العناصر التى يمكن لها الإستفادة من الوفر المالى الكبير الذى يحققه النقل النهرى والإلتزام التام بالنظام الموضوع المؤمن ضد السرقات والحوادث

٢ - التقديرات المالية لهذا النظام لا يمكن للحكومة وحدها تدبيرها فى أوضاعنا الحالية والمطالب الكبيرة للتغلب على البطالة وتدبير فرص أعمال جديدة تستوعب الزيادة السكانية

٣ - الإرتفاع بالوعى الفنى التخصصى لهذه الصناعة والتى تعتمد حاليا على خبرات عمل متوارثة من أجيال أطقم البحارة ورؤساء الصنادل النهرية

٤ - عدم وجود سيطرة إدارية وتأمينية على سير الصنادل فى النقل النهرى والمتابعة وتقديم العون الضرورى عند اللزوم

التغلب على هذه التحديات:

- الإستفادة الكاملة من تجربة النقل النهرى الناجحة التى قامت بها شركات رائدة مثل شركة نجع حمادى للألومنيوم وشركة الكوك والتى تنحصر فى ملكية الصنادل والخامات وتبعية الأطقم البحرية والفنية للشركات نفسها.

وهذا يتطلب فى الوقت الحالى إلزام الشركات التى لديها حاجة أو إنتاج كاف للتحرك بالنقل النهرى بتملك الصنادل النهرية التى نحتاج إليها

ويتطلب كذلك إلزام المحافظات التى تمر عليها الصنادل وغيرها من القطاع الخاص بتدبير الموانئ النهرية والساحات التخزينية والمساعدات الفنية اللازمة وتديرها بمعرفتها برسوم مالية معقولة للمستخدمين للموانئ والساحات التابعة ويجب على الإدارة الحكومية المركزية والتابعة للمحافظات توفير الأمن والأمان الكامل لوسائل النقل بشكل واضح وظاهر

وكذلك وضع الرقابة اللازمة لعدم تلوث المجرى المائى بأى شكل من مخلفات صلبة أو سائلة وتجريم ذلك بأقصى العقوبات الإدارية من غرامات أو وقف نشاط المخالفين

- وضع نظام سيطرة ومتابعة وإيجاد الحلول الفورية للعقبات وهذا يمكن تنفيذه بواسطة هيئة النقل النهرى التى يجب إعطاؤها الصلاحيات التى تؤمن النقل النهرى إداريا وفنياً وثقافياً بوضع الخطط المكملة للصيانة الدورية والإرتفاع بوعى العاملين فى كل مجال.

بقية المنشور فى الصفحة السابقة ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

ومصر لم تكن لولا نهر النيل والحياة لم تكن تدب فيها وتستمر إلا مع تدفق مياهه وليس غريباً إذن أن يقول المؤرخ اليونانى هيرودوت Herodotus «مصر هبة النيل».

الملاحة النهرية ... إحصائيات وأرقام

* يجرى نهر النيل بين أسوان والبحر المتوسط (دمياط) لمسافة 1201 كيلو متر بمعدل انحدار متراً لكل 12 كيلو متر ويتفرع شمال القاهرة، إلى فرعى دمياط ورشيد اللذان يشقان دلتا عظيمة فسيحة (250 كيلو متر طول × 220 كيلو عرض) قبل أن تمتزج مياهه بالبحر المتوسط.

* يتفرع من نهر النيل ثمان ترع بعضها ملاحية والبعض الآخر لأغراض الزراعة والرى وهى النوبارية، المحمودية، المريوطية، المنصورية، الاسماعيلية، العنانية، السلام، الابراهيمية (التى تربط محافظات مصر الوسطى والفيوم) ويتفرع منه ثلاثة رياحات هى الرياح البحيرى والمنوفى والتوفيقى وله أربع بحار داخلية هى بحر يوسف (الذى يتفرع من النيل جنوب جرجا) وشفيق وشبين والصغير وجدير بالتسجيل أن استهلاك القطاع الزراعى يمثل 85% من حصة مصر فى مياه النيل.

* أقيمت على نهر النيل قناطر لتنظيم اندفاع المياه (القناطر الخيرية، ادفينا، اسنا، قناطر ديروط ، أسيوط، زفتى ، نجع حمادى ، خزان أسوان، خزان السد العالى) كما أقيم العديد من الكبارى تختلف مواقعها ومواصفاتها من واحد إلى آخر.

• شبكة طرق الملاحة النهرية الرئيسية هى:

1- أسوان – وادى حلفا عبر بحيرة ناصر بامتداد 350 كيلو منها 50 كيلو متر داخل الأراضى السودانية وتميز بعدم وجود عوائق (أهوسة ، كبارى ، جنادل) وهو طريق ملاحى أمن عرضه 600 متر محدد بشمندورات ومجهز بكافة المساعدات الملاحية ويوجد ثلاثة موانى نهرية تستغرق الرحلة حوالى 16 ساعة.

2- أسوان – القاهرة بامتداد 960 كيلو متر ويعتبر طريق ملاحى طبيعى من الدرجة الأولى ويستخدم للملاحة فى الاتجاهين ويوجد به 3 أهوسة (اسنا، نجع حمادى ، أسيوط).

3- القاهرة الإسكندرية عبر الرياح البحيرى وترعة النوبارية بامتداد 220 كيلو متر ويوجد به 8 أهوسة ويربط ميناء الإسكندرية بشبكة النقل النهرى .

4- القاهرة بورسعيد عبر بحيرة المنزلة بامتداد 275 كيلو متر ويوجد به 6 أهوسة و 40 كوبرى .

5- القاهرة – دمياط بامتداد 241 كيلو متر.

* توجد ستة موانى نهرية تابعة لقطاع الأعمال العام (النهضة ، أثر النبى ، التبين ، نجع حمادى ، قنا ، أسوان) و 36 ميناء نهرى يمتلكها القطاع الخاص معظمها فى الوجه القبلى فضلاً عن المراسى 139 وهى لخدمة السياحة النيلية .

* تنتشر عدد من الترسانات النهرية على ضفاف النيل وكانت أولها ترسانة امبابة التى أنشئت فى عام 1882 فى بولاق لبناء واصلاح وصيانة السفن والوحدات النيلية وعمل العمرات اللازمة لها.

* يعتبر ميناء الإسكندرية الوحيد المرتبط بشبكة النقل النهرى الرئيسية وتم تجهيز ميناء دمياط للارتباط بهذه الشبكة عبر وصلةطولها 4.5 كيلو متر وعرضها 90 متر وعمقها 5 متر، ولكن لم يتم تفعيل الاستخدام حتى الآن .

* نتيجة الاهمال التراكمى تحولت بعض الموانى النهرية إلى مناطق عشوائية وأسواق بيع ومخازن تشوين خاصة ميناء أثر النبى (90 فدان) حيث أن عدد الاشغالات فيه 222 على مساحة 31257 متر مربع .

* تشير بيانات الهيئة العامة للنقل النهرى أن كميات البضائع التى تم نقلها خلال السنوات (2001-2006) كما هو موضح بالجدول أى أن المعدل السنوى هو 1.4 مليون طن تمثل 0.3% من جملة الكميات المنقولة داخل الوطن بالوسائل الثلاث وهى 454 مليون طن (تجارة خارجية وداخلية) وأشعر – كما يشعر كثيرون – أن ما يقال شئ وما هو موجود على أرض الواقع شئ آخر!. وجدير بالتسجيل أن هناك نحو (عن تنمية النقل النهرى) ثلاثة آلاف سفينة شراعية (قطاع خاص) تشارك فى عمليات نقل بضائع التجارة الداخلية.

السنة	الكمية المنقولة نهريا (بالطن)
2001	2.085.965
2002	1.137.814
2003	1.282.609
2004	1.428.815
2005	1.330.543
2006	1.420.086

المصدر: الهيئة العامة للنقل النهرى ، فبراير 2007

* أن المرء ليدهش حقاً حين يجد أنه لا يتم نقل طن واحد من شحنات الحبوب الصب الواردة بالصنادل بل إن صوامع الغلال الجديدة تم بناء معظمها بعيداً عن مجرى النيل وروافده وهذا يعنى غياب الرؤية فى تقدير دور النقل النهرى ويبدو أن التنسيق بين الوزارات المختلفة لانجاح منظومة النقل الداخلى كعمل جماعى لابد أن تتكامل عناصره المختلفة لا يزال يحتاج إلى معجزة لم تتوفر شروطها بعد.

* الأكثر مدعاة للدهشة إننى قرأت – كما قرأ الكثيرون – أنه جارى حالياً تصفية وبيع شركة النيل العامة للنقل النهرى الشركة الوحيدة المملوكة لقطاع الأعمال مما يثير التساؤلات التى لا تنتهى وفى مقدمتها هل هو استبدال احتكار الدولة باحتكار القطاع الخاص؟ تصرف غريب طبعاً ولكن لماذا الغرابة ألا يقال أنه لا غريب تحت الشمس!

النقل النهرى ... سيناريو الانقاذ

من أين نبدأ؟

الهدف من التساؤل هو البحث عن مرشد لترتيب أولويات الانقاذ ومن كل ما سبق شرحه ونتيجة له اعرض بعض التصورات التى تدور فى ذهنى وأهم عناصرها:

أولاً: بات من الضرورى التفكير فى حلول جذرية لملف النقل النهرى من خلال وضع استراتيجية واضحة والتنسيق والتخطيط المنظم المتكامل الحلقات والخطوات بين الوزارات المعنية لأن مسئولياتهم تضامنية:

* وزارة الموارد المائية والرى التى أنشئت عام 1875 والمسئولة عن صحة وسلامة وحماية نهر النيل.

* وزارة النقل (الهيئة العامة للنقل النهرى)

* وزارة الداخلية (الإدارة العامة للمسطحات المائية وإدارة الانقاذ النهرى).

* وزارة شئون البيئة المسئولة عن حماية البيئة النهرية والحفاظ عليها تفعيلاً للقانون رقم 4 لسنة 1994 بشأن حماية البيئة فى مصر.

ثانياً: الإعداد – من الآن – لمواجهة التحديات المستقبلية نتيجة الزيادة المتوقعة فى حجم التجارة الخارجية والداخلية نتيجة الزيادة المتوقعة فى عدد السكان الذى يبلغ حالياً 75 مليون نسمة من المتوقعة أن يكون 120مليون نسمة عام 2050 والتى ستؤدى بدورها إلى زيادة متوقعة على الطلب لعمليات النقل الداخلى بأنواعه الثلاثة (البرى – السككى – النهرى) وحتى لا يكون هناك اختلال فى التوازن بين ما هو متاح وما هو مطلوب .

ثالثاً: إعادة تأهيل المجرى الملاحى لنهر النيل ليكون ذا عمق كاف للإبحار فى حالة أقل التصرفات المحتملة وبعد أن حوصر شاطئاه فى أضيق مساحة ولزيادة الغاطس المائى الذى يكفل تسهيل حركة الملاحة النهرية ويجعل مجراة قابلاً للملاحة الآمنة وتطهير الرياحات والترع من الرواسب والحشائش المائية الشرهة للمياه ولتفادى شحط أو جنوح الوحدات العائمة ولتجنب وجود فاقد فى استغلال حمولة الصندل كاملة وتطوير الموانى والمراسى النهرية اللازمة لعمليات تداول البضائع وبما ينعكس على اقتصاديات الناقلين والشاحنين.

رابعاً: تحديد وإنشاء نقاط تقابل وسائل النقل الثلاثة (البرى – السككى – النهرى) لتبادل البضائع بين وحداتها كضرورة لتفعيل نظام النقل متعدد الوسائط الذى يتطلب أن تكون جميع العناصر الموجودة والمستخدمة فى عمليات هذه السلسل فى حالة مرونة ويمكن الاعتماد عليها كلية.

خامساً: تطوير وتحسين الوصلات الملاحية مع الموانى البحرية الرئيسية وفى مقدمتها إنهاء ربط ميناء دمياط بالشبكة النهرية الرئيسية وبحث إمكانية ربط ميناء الدخيلة عن طريق الرياح البحيرى وترعة النوبارية عبر وصلة بولين.

سادساً: اختيار أماكن لبناء موانى نهرية جديدة يراعى فيها البعد الجغرافى لأماكن الشحن والتفريغ وتوفير كافة الخدمات المطلوبة لسهولة وسلاسة عمليات تداول البضائع.

سابعاً: تحديد المسارات الملاحية الآمنة وإضافة شمندورات الإرشاد الملاحى وهذا يحتاج إلى المتخصصين فى مجالات المسح والخرائط لإمكان معرفة مدى أعماق النهر ومستويات وحالات الترسيب والتيار .... إلخ فضلاً عن توفير الإنارة الإرشادية الليلية لتقليل زمن الرحلة وتعظيم عامل المنافسة الاقتصادى .

ثامناً: بناء صنادل أكبر حجم اً وأكثر تنوعاً لنقل الحاويات والحبوب الصب وغيرها تتماشى مع صيغة وأبعاد شبكات الملاحة النهرية وما يعترضها من أهوسة أو كبارى مع توفير نظم اتصالات حديثة ومتطورة ومع التأكيد على الإشتراطات الواجب توافرها لحماية البيئة النهرية .

تاسعاً: فى قلب عملية التطوير يشكل التعليم والتدريب حجر الزاوية لأى تنمية للكوادر البشرية المطلوبة للعمل على الصنادل والعائمات وتنمية قدراتها ومهاراتها ويعزو اللواء بحرى دكتور سعيد عبد الخالق عميد المعهد الإقليمى للنقل النهرى الأسبق قلة الإقبال على الإلتحاق بالمعهد إلى عدم وجود فرص للعمل بعد التخرج ويضيف أن تنمية وازدهار النقل النهرى سيؤدى إلى زيادة الكوادر البشرية المطلوبة وسيؤدى إلى تشغيل الترسانات النهرية المنتشرة على ضفاف النيل مما يؤدى – بدوره – إلى حل جزئى لمشكلة البطالة المتفاقمة عاماً بعد عام ويؤكد على أن المشاركة الجدية والفعلية للقطاع الخاص (شركات نقل نهرى – ترسانات نهرية – سياحة نيلية) فى العملية التدريبية هو الحل الأمثل إلى التأهيل «الوظيفى» وليس «المهنى» المجرد لرفع خبرة ومهارة الطلاب وإعطاؤهم الفرصة للتعرف على واجبات المهنة وما تدعو إليه مسئولياتها من متطلبات وحتى لا تكون هناك كفاءة «عملية» بلا خبرة «عملية».

بعد ذلك – وليس قبل ذلك – يمكن استدعاء وتشجيع الاستثمارات والمستثمرين على الدخول فى مجال النقل النهرى ويتطلب الأمر :

* وضع أساليب عديدة للتمويل والمشاركة بين قطاع الأعمال والقطاع الخاص أو الاستثمارى مع وضع حزمة كاملة من الحوافز التى تشجع على الاستثمار فى مجال النقل النهرى .

* تفعيل مشاركة القطاع الخاص بإمكانياته الكبيرة وخبراته للنهوض بمرفق النقل النهرى نظراً لصعوبة تحمل الدولة منفردة بأعباء تطوير وتنمية هذا المرفق وهذا لن يتأتى إلا بمنح تسهيلات وحوافز تشجيعية.

* إنشاء شركات نقل نهرى يتوافر فيها الإمكانيات اللازمة للتشغيل (صنادل – كوادر بشرية غاية فى الكفاءة والجودة – استخدام التكنولوجيا الحديثة الخاصة بعمليات تداول البضائع – التسويق العلمى لعقد اتفاقيات نقل بضائع ووضع الأسس الفنية والاقتصادية لإنشائها وأساليب تمويلها وتشغيلها وإدارتها.

... وماذا بعد؟

قبل أن أنهى هذا الموضوع يجب أن أشير إلى أن عناصر سيناريو الانقاذ ذات دلالات قوية ولكن الأقوى منها هو تفعيلها وتنفيذها وإذا كانت الدولة قد بادرت – بعد نزيف الدم على القضبان – إلى التفكير فى إعادة هيكله وإصلاح وتطوير مرفق السكك الحديدية فهل تبادر – بعد انحسار نشاط وتقلص دور النقل النهرى – إلى التفكير فى انقاذ وتطوير وتنمية مرفق النقل النهرى؟ ... نرجو ذلك!

كتبت/ نهلة عبد الرازق

زيارة الخاتمى لمكتبة الإسكندرية

حرص فخامة الرئيس محمد الخاتمى على زيارة مكتبة الإسكندرية أثناء وجوده فى مصر معبرا عن أهمية المكتبة كرمز علمى وأفصح عما بداخله من أهمية العلم حتى أنه يحب أن يلقب بطالب العلم وكانت جولته داخل المكتبة مع الوفد الإيرانى بصحبة الدكتور / اسماعيل سراج الدين مدير المكتبة ومضيفه فضيلة الشيخ / عبد الله محمد شلبى وكيل وزارة الأوقاف بالإسكندرية، كما كان فى استقبال فخامة الرئيس الإيرانى السابق اللواء/ إيهاب فاروق وكيل وزارة السياحة والدكتور / محمد سعيد الدقاق أمين الحزب الوطنى بالإسكندرية والدكتور / محمد عبد اللاه الرئيس السابق لجامعة الإسكندرية والدكتور / يوسف زيدان رئيس قسم المخطوطات بالمكتبة، كما كان فى شرف استقبال فخامته السيد / أحمد ماهر وزير الخارجية الأسبق.



وقد قدم الدكتور / سراج الدين وصف لجنبات المكتبة وصاحبه شرح وافى للعديد من الأجهزة مثل ماكينة التصوير الفورى التى تتيح لأى شخص الحصول على نسخة مطابقة للأصل من أى كتاب فى نفس اللحظة وشرح الكتاب الالكترونى والمجلدات التاريخية عن مصر وزيارة القبة السماوية وشرح استخدام الليزر فى العديد من المجالات منها التشريح وبعد الجولة داخل المكتبة والتى استغرقت ما يقرب من الساعتين انتقل فخامة الرئيس بصحبة الوفد الإيرانى إلى قاعة استقبال كبار الزوار كما سجل فخامته كلمة للذكرى فى كتاب المكتبة وقد عبر فخامته عن مدى سعادته بتلك الزيارة وأكد أنه اشتاق كثيراً لهذه الرحلة كما طلب من الأستاذة / نهلة عبد الرازق زيارة إيران والكتابة عن الشعب الإيرانى فهى بلد جميل لا يقل جمالا عن مصر، ثم انتقل بصحبة الوفد والدكتور/ سراج الدين حيث قاعة المؤتمرات وبدأ الحديث الدكتور/ سراج الدين مرحباً بسيادة الرئيس فى محراب العلم حيث الفكر والمفكرين وإبراز مكانة إيران فى العالم الإسلامى ثم طرحت العديد من الأسئلة وأجاب عنها فخامة الرئيس والذى قام بإلقائها الدكتور / يوسف زيدان وكانت أولى هذه الأسئلة مقدمة من الأستاذ أيمن النحراوى الأستاذ بالأكاديمية البحرية قائلاً: فخامة السيد محمد خاتمى ما هى معوقات التقارب المصرى الإيرانى بين حضارتين وشعبين مسلمين؟ فأجاب الخاتمى إننى لطالما قلت أن إيران ومصر جناحان لا يطير العالم الإسلامى إلا بهما سواء فيما يخص الحضارة الإسلامية أو بنائها ،أعتقد أن ما يحدث بين مصر وإيران سوف يبقى على هذه الحضارة العريقة ليس فقط عبر العصور الماضيه بل أيضاً على سبيل الحفاظ على هذه الحضارة وأنا احترم الأمة الإسلامية المترامية الأطراف بكل أجزائها لكنى أقول أنه إذا ما كانت هناك أمتان تستدعى كلٍ منهما للأخرى سيكونان مصر وإيران كما أننى حاولت كثيراً وبذلت جهود أثناء فترة رئاستى لرفع المعوقات بين البلدين ولازلت غير يائس من الجهود التى تبذل لذلك الهدف كما أؤكد أن الذين يعرقلون هذه الخطوة من التقارب لا يريدون الخير لمصر ولا لإيران.

وقد أكدنا مع الرئيس محمد حسنى مبارك على الرغبة الشديدة لتحقيق التقارب بين البلدين وكلى أمل أن نشحذ الهمم لتحقيق ذلك الهدف.

وعن الأصولية الدينية المتشددة كان سؤال الأستاذ/ جابر عصور فأجاب فخامته أنا أعتقد أننا نواجه مقولة أن للدين شكلين الأول: هو حقيقة الدين العابر خلال الزمان والمكان. والثانى: هو الدين كما تحقق فى اللحظة التاريخية.

وأنا أعتقد أن الدين الذى نزل بعيداً عن الخوض فى علاقة الإنسان بربه الذى طبق وتأسس فى تلك الفترة التاريخية كان مؤثراً وللأسف الشديد ما تعانيه من معالجة للاحتياجات التى تطرح حديثاً لا نجد إلا من البعض المتشددين على أجوبة معينة متعلقة بالفترة الزمنية الماضية التى نزل فيها الوحى دون التحرر منها وإذا كان الجمود هو الأصولية فإن الله سبحانه وتعالى وجه أشد الانتقاضات اللاذعة فى القرآن الكريم للأصوليين.

أما إذا كانت الأصولية هى الوفاء للقيم الأساسية للدين وهو ما تحقق عبر الوحى الإلهى ستكون هذه الأصولية عند ذلك مطلوبة إذا اعتقدنا أن الدين خالد وهو كذلك يجب أن ندرك أنه قادر على الإجابة على كل الأسئلة المواكبة لكل العصور وطبعاً هذا العمل الشاق هو عمل العلماء المسلمين الذين يجب عليهم بذل الكثير من الجهود لتوضيح هذه الصورة وتلك المفاهيم.

وكان من أبرز الأسئلة التى قدمت من العديد تدور حول الملف النووى والموقف الإيرانى.

فقال فخامته: لا بأس أن أجيب على ذلك السؤال مع أننى أعتقد أنه سوف يسأل فى أماكن كثيرة ولكن أولا يجب أن أقدم مدخلاً قصيرا حتى أقول ما هو الملف الإيرانى الذى يوجد حوله لغز كبير نحن دولة نفطية وهذا النفط سيبقى فى يوم ما كما أن أسوأ حالة بيئية تنتج من استخدام النفط ومن ثم فإنه جفاء للأجيال المقبلة أن نصرف هذه الطاقة لجيلنا فقط بجانب المساهمة فى التلوث والآن يتوجه الإنسان المعاصر نحو الطاقة البديلة وجدير بالذكر عندما كنت فى سويسرا قال لى وزير الخارجية أن 30% من الطاقة هى التى تعمل بالذرة وأمريكا وفرنسا أيضاً تعملان فى هذا المجال فلماذا لا يكون من حق مصر وإيران استخدام هذه الطاقة وبالتالى تأكدوا أن سياستنا العامة هى أن تستبدل الطاقة الحالية بالنووية وحتى نتمكن من هذا يجب تحويل اليورانيوم إلى مخصب بنسبة 3.5% ونحن قاربنا على الحصول على هذه الطاقة كما أننا قطعنا شوطاً كبيراً وحققنا تقدماً فيها ولكنى أريد أن أعرف إذا كانت القنبلة النووية هى أسلحة دمار شامل فلماذا توافقون على حصول دولة مثل إسرائيل على العديد منها، ولكننا نؤكد أن عقيدتنا السياسية لا ترغب فى الحصول على سلاح نووى ومن ثم هناك آليات يمكن الوصول إليها من خلال الحوار وتوطيد الثقة بين الحضارات كما أن إيران مستعدة تماماً للتفاوض والحوار فى هذاالمجال وشرح سياستنا ووجهة النظر في ذلك.

وعن صورة مصر والمصريين فى إيران أجاب: أن مصر فى عيون إيران هى كل شيء أصيل وله أهمية.

ثم تقدمت صحفية أمريكية تسأل السيد الخاتمى ما هى الرسالة التى تود أن أصلها للشعب الأمريكي؟

قال سيادته أنا أطلب من الشعب الأمريكى أن يكون فى عون ومساعدة شعوب العالم بدلاً من أن يكونوا سوطاً فى أيدي السياسيين.

ثم تقدم سيادته بتحية للمصريين وطالب الشباب المصرى فتيان وفتيات على التقدم بوطنهم.

وفى النهاية قدم الدكتور/ اسماعيل سراج الدين هدية تذكارية من المكتبة تقديراً لسيادته.

إجتماع الجمعية العمومية العادية لغرفة ملاحة بورسعيد

الدكتور محمد فرج الصياد

وقـع الدكتور محمد الصياد رئيس غرفة الملاحة ببورسعيد مـع مهيب موافـى ممثل مركز تحديث الصناعة بالمحافظة بروتوكول التعاون حيث قدم المركز منحة تدريبية بمبلغ 5 ملايين جنيه لتدريب شركات الملاحة ببورسعيد لتمكينها من الإرتقاء بالأداء طبقاً لأحدث النظم العالمية والسياحية، ويستفيد من هذه المنحة 90 شركة ملاحية.

وقد صرح عادل اللمعى نائب رئيس غرفة الملاحة بأن هذه المنحة تعتبر الثانية بعد نجاح الدورة الأولى، واستمرار هذا البرنامج الذى تم تدعيمه ببروتوكول آخر جمع بين غرفة الملاحة ببورسعيد والأكاديمية العربية للنقل البحرى .

صرح عادل اللمعى نائب رئيس مجلس الإدارة ورئيس الهيئة التنفيذية لغرفة ملاحة بورسعيد أن غرفة ملاحة بورسعيد قد أقامت إجتماع الجمعية العمومية العادية للغرفة.

وقد عقب الاجتماع حفل لتوقيع بروتوكول تعاون بين غرفة ملاحة بورسعيد والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وتوزيع شهادات اجتياز الدورات التدريبية على السادة المتدربين عقبه مأدبة عشاء ضمت كافة السادة المدعوين وذلك فى تمام الساعة الثامنة مساءً بقاعة الجوهرة بفندق هلنان

وقد حضر الحفل عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية يصل إلى سبعون عضواً وأيضاً كان من ضيوف الحفل:

*القبطان / محمد حجازى رئيس التحركات بهيئة قناة السويس.

* السيد الأستاذ وكيل أول وزارة / عبد السلام الحسينى.

* د/ سامح جودة نائب عميد معهد الإنتاجية والجودة بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.

* أ/ يوسف الحلوانى رئيس الإدارة المركزية بقطاع الجمارك ببورسعيد.

أ/ طارق حوته مدير التسويق والمبيعات بشركة SGS

أ/ أحمد سالم مسئول التسويق بشركة SGS

الأستاذ عادل اللمعى

م/ مصطفى شركس محاضر إستشارى بمعهد الإنتاجية والجودة بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا.

* مركز تحديث الصناعة.

* نخبة من رؤساء الشعب بالغرفة التجارية.

وقد إنتهى الحفل فى تمام الساعة الحادية عشر مساءاً وقد شكر السيد الدكتور/ محمد فرج الصياد رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد السادة الحضور على تشريفهم الحفل ومشاركتهم الإيجابية.

أخبار من الخليج العربى يحررها مكتب المجلة بالمملكة العربية السعودية (مركز مسكا للإستثمارات البحرية)

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحرى

توقع عقد تمويل مرابحة على بناء ناقلة نفط بتكلفة 315 مليون دولار. حيث تعاقدت الشركة على بناء ناقلة النفط الخام «ليلى» فى حوض شركة هونداى الكورية الجنوبية بمبلغ 315 مليون دولار أمريكى ، سوف يتم تمويل 80% من التكلفة بواسطة بنوك سعودية محلية بينما يتم تغطية 20% من موارد الشركة الذاتية .
علماً بأنه يتم التفاوض على بناء ست ناقلات أخرى فى الوقت الذى ينتظر أن يتم تسليم الناقلة «ليلى» فى سبتمبر 2007م.

الفجيـرة

عقد فى الفجيرة الفترة 26 إلى 28 مارس الماضى 2007 المنتدى العالمى لتموين الوقود برعاية صاحب السمو الشيخ / حمد بن محمد الشرقى حاكم إمارة الفجيرة وقد شاركت فيه العديد من الشركات العالمية المتخصصة فى البترول وتموين الوقود حيث تحدث إلى هذا المنتدى شخصيات عالمية بارزة فى مجال النفط والطاقة من كل من الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا إضافة إلى دول شرق آسيا والخليج العربى من الجدير بالذكر أن هذا المنتدى يعقد للمرة الخامسة فى الفجيرة التى تجعل منه احتفالية بحرية فى شئون النفط فى هذه الفترة من كل عام.

أشعرى أول قبطان سعودى لناقلة نفط فى « فيلا » البحرية

أعلنت شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة، مؤخراً تعيين القبطان، عاصم أشعرى كأول قبطان سعودى على متن إحدى ناقلاتها، حيث سيتولى مهام القيادة على متن الناقلة «الطائر ستار» وعبر رئيس شركة فيلا البحرية العالمية وكبير إدارييها التنفيذيين، صالح بشير كعكى ، عن سعادته لتولى أشعرى زمام القيادة، قائلا «إن أشعرى يعد مثالاً يحتذى به، وكلنا ثقة فى قدراته كقائد» وقال مدير العمليات فى الشركة القبطان بدر غوث «إننا فخورون بأن القبطان [أشعري] يعمل فى شركة فيلا، ويعد تولى قيادة إحدى الناقلات العملاقة الحديثة هو أعلى رمز للامتياز فى مجال الأعمال البحرية اليوم».
علماً بأن كابتن عاصم أشعرى هو من خريجى الأكاديمية العربية للنقل البحرى الإسكندرية. والربان عاصم السيد أحمد وأسرة تحرير المجلة يهنئون الربان عاصم أشعرى بهذا المنصب ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار.

دبــى

أقيم أقيم فى إمارة دبى الفترة من 25 – 29 مارس 2007 الملتقى العربى البحرى التاسع 2007 بعنوان (تطوير النقل البحرى والنقل متعدد الوسائط) فى ظل التحول إلى الحكومات الإلكترونية وقد تم خلال الملتقى مناقشة أوراق العمل البحثية التى قدمت والتى تعرضت لعدة محاور هامة أهمها التعريف الحديث للبيئة الاقتصادية المتقدمة للنقل البحرى والتعريف بالتقنيات الفنية للبيئة الإلكترونية، والمعاملات المالية الالكترونية وأمن المعومات الالكترونية وقد تميز الملتقى بحضور كثيف من المسئولين التنفيذيين فى الشركات الملاحية فى المنطقة والعالم العربى .

يبدو أنها عادة مصرية « زمار الحى لا يطرب »

«وزراء النقل سوف تطبق دراسة بيت الخبرة العالمى بوز ألن عن السكة الحديد لاعادة هيكلة الهيئة وتقسيمها إلى 5 وحدات أساسية». هذا خبر نشرته الأهرام القاهرية فى عددها الصادر فى 2007/3/27 ومر هذا الخبر مثله مثل مئات الأخبار التى تنشر وتمر مرور الكرام ولكن ولإن الموضوع له جذور ممتدة فى أكثر من اتجاه وكان قد سبق وأن نشرت مجلة انترناشيونال الاقتصادية المتخصصة فى اقتصاديات النقل واللوجستيات تحقيقا موسعاً عن «النقل بالسكك الحديدية» تحت عنوان: (سكك حديد مصر إلى أين .....؟) وذلك فى عدد شهر إبريل 2006 تضمن أهم التوصيات فى إعادة هيكلة السكة الحديد بفصل البنية الأساسية عن التشغيل وذكرت المجلة ذاتها فى عدد فبراير 2005 مقالا عن الحسابات الختامية للهيئة القومية للسكك الحديدية تضمن المقال ضرورة إعادة الهيكلة بفصل البنية الأساسية عن التشغيل وتم عرض تجربة الدول الأوروبية فى هذا المجال مع التنويه على اتخاذ الأسلوب الذى يناسب ظروفنا على أن نبدأ من حيث انتهى الآخرين .
وفى عدد أكتوبر 2006 نشرت المجلة مقالاً بعنوان (تصور لإستراتيجية النقل حتى عام 2017) تضمن الجزء الخاص بالسكة الحديد أنه من المفترض أن يتم إعادة هيكلة السكة الحديد بفصل البنية الأساسية عن التشغيل.
والسؤال:
ماذا أضافت دراسة بيت الخبرة الأجنبى عما تم ذكره فى المجلة المصرية المتخصصة؟
الحق إننا نعيش عصراً إعمال العقل فيه شىء من الجنون.

شعبة خدمات النقل الدولى

عقد اجتماع الجمعية العمومية السنوى لشعبة خدمات النقل الدولى عن الدورة الحالية لمجلس الإدارة (2006 - 2009) برئاسة السيد اللواء/ مازن نديم رئيس مجلس الإدارة يوم الخميس الموافق 29 /2007/3 فى تمام الساعة 12 ظهرا بالغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية.
وقد تدارس الحاضرون بنود جدول أعمال الاجتماع على النحو التالى:
أولا: القى اللواء / مازن نديم كلمة سيادته مبينا بها أهداف وبرنامج وإستراتيجية المجلس عن الدورة الحالية (2006 - 2009).
ثانيا: قام المهندس/ مدحت القاضى باستعراض تقرير مجلس الإدارة متضمنا انجازات المجلس واللجان التى تمت خلال العام الماضى 2006.
ثالثا: قام الأستاذ/ عبد العال على عبد العال أمين الصندوق باستعراض التقرير المالى عن العام الماضى 2006.
رابعا: أقر الحاضرون التعريفة الملزمة الجديدة على الخدمات المختلفة.
خامسا: أقر الحاضرون لائحة شروط العضوية الجديدة.
سادسا: أقر الحاضرون ميثاق الشرف المصاحب للتعريفة ولائحة شروط العضوية.
وسوف يعلن مجلس الإدارة موعد سريان كل من التعريفة ولائحة العضوية وميثاق الشرف لكافة أعضاء الشعبة فى وقت لاحق.





سياحة

تغطية / أمل شحاتة

أقام نادى روتاري شرق مهرجان الوعي السياحى للأسرة و الطفل تحت رعاية معالي السيد / زهير جرانة " وزير السياحة " ، السيد اللواء / عادل لبيب " محافظ الإسكندرية " فى الفترة من 16 و حتى 17 مارس 2007 بقاعة سان جيوفانى ميراج، تحت إشراف و رعاية الإتحاد المصري للغرف السياحية حيث يهدف المهرجان إلى تهيئة المجتمع السكندري لإستقبال السائح من خلال رفع الوعي السياحي لدى الأسرة و الطفل و تعزيز السلوك الإيجابي نحو السائح.

و قد أقيم على هامش المهرجان عدد من الندوات وورش العمل الخاصة بالأسرة و الطفل تناولت العديد من حلقات النقاش حول كيفية إعداد المجتمع لإستقبال السائح .. و قد أدار النقاش السيد اللواء/ إيهاب فاروق " رئيس الإدارة المركزية للسياحة و المصايف " ، كما أدارت أ . د / إبتهال يوسف " أستاذ العمارة بكلية الهندسة و رئيس نادى روتاري شرق " حلقة نقاش حول تنمية المعرفة السياحية لدى الطفل، ونظمت شركة الصحة الفندقية ندوة عن السياحة و الصحة.
هذا بالإضافة إلى ورش عمل ، ألعاب ، ومسابقات فنية صممت بعناية لمخاطبة الوعي السياحى لدى الطفل تحت رعاية وزارة التربية و التعليم و موضوعها (الطفولة و الوعي السياحى) ، كما أقيمت أيضاً مسابقات للكشافة البحرية و الجوالة بمشاركة المدارس و الجامعات للتعرف على المواقع السياحية بالإسكندرية بالتعاون مع مكتبة الإسكندرية ، و أقيم بالقاعة معرض لعرض الأعمال الفنية للأطفال و التى حازت على إعجاب السادة الحضور.
هذا و قد تم تخصيص دخل المهرجان لعمل منحة لتدريب 120 شاب على بعض الحرف و المهن لتمكنهم من الدخول لسوق العمل .



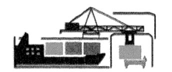


السيد اللواء / إيهاب فاروق رئيس الإدارة المركزية للسياحة والمصايف والسيد / وسيم محيى الدين" رئيس غرفة المنشآت الفندقية فرع الإسكندرية"

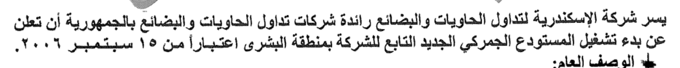


السيد / إيهاب فارق ، السيد / عزت شعبان " سكرتير عام المحافظة " ، د / حسن عباس حلمى " محافظ المنطقة الروتارية 2450 " ، د / إبتهال يوسف " رئيس نادى روتارى شرق " أثناء تفقدهم لمشاهدة الأعمال الفنية التى قام بها الأطفال.

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



MGMT SYS RvA C 228 — SGS — GLC GERMANISCHER LLOYD CERTIFICATION

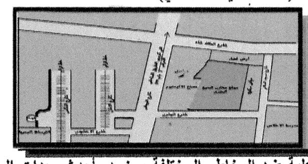


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

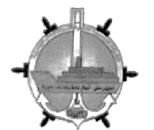
نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

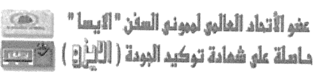
تلكس : A.C. H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس :٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

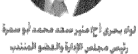


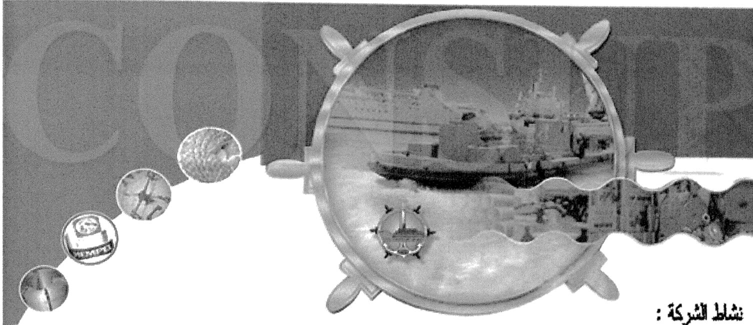
الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية (كونساب) ش.م.م

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY&CONTRACTING CO.









نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات مطبخ وماكينة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والأنشاءات
- تقوم الشركة بأعمال التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المـــــاه العذبة لجميع الســفن بجميع موانى الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأنقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشـــركة بالتوريد للشركات الشقيقة فى قطاع النقل البحرى .

عناوين الشركة :

المركز الرئيسي: ٢ طـــريق الحـرية – الإسكندرية – ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠ – ٠٣/٤٨٦٣٧٨٣ – فاكس: ٠٣/٤٨٧٨٢٧٠

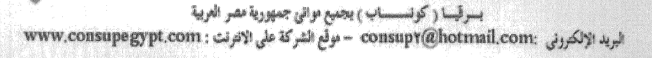
فرع الإسكندرية والدخيلة : باب (٢٧) جمرك الاسكندرية – ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ – ٠٣/٤٨٠٥٢٢٤ – فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور توفيق – السويس – ت: ٠٦٢/٣٢٢٠١٣٢ – ٠٦٢/٣٢٢٦٨٧٩ – فاكس: ٠٦٢/٣٢٢٤٣٠٦

فرع بورسعيد : شارع الجمهورية والجبرتي – ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧ – ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣ – فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤

فرع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ – فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥

مكتب القاهرة : ٤١ ش طلعت حرب أمام الأمريكين طلعت حرب – ٠٢/٢٩٢٥١٣٨ – فاكس : ٠٢/٢٩٢٧٩٥٥



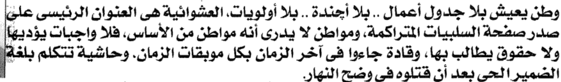
خطوط و منحنيات

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب



وطن على كرسى متحرك



وطن يعيش بلا جدول أعمال .. بلا أجندة .. بلا أولويات، العشوائية هى العنوان الرئيسى على صدر صفحة السلبيات المتراكمة، ومواطن لا يدرى أنه مواطن من الأساس، فلا واجبات يؤديها ولا حقوق يطالب بها، وقادة جاءوا فى آخر الزمان بكل موبقات الزمان. وحاشية تتكلم بلغة الضمير الحى بعد أن قتلوه فى وضح النهار.

صارت الأمور حيص .. بيص وصار الحليم حيرانا وصار إعمال العقل شيئا من الجنون، يضبط الناس متهم من عينة تهم الفهم أو التفكير أو التخطيط أو التنظيم أو الإخلاص أو الإستقامة إننا نعيش زمنا صار فيه المسلم إرهابى والإرهابى وهابى والوهابى سنى والسنى لابد وأن يباد ويشتت إننا نعيش زمنا رديئا يمكن أن تطلق عليه زمن الأقزام الذين انفلتوا من عقال الفقر إلى دنيا الفساد ومن دنيا الفساد إلى إمبراطورية البزنس ومن إمبراطورية البزنس إلى جنات السياسة حيث ساس ويسوس وسائس ومسوس.

أقسم بالله أننى أرتجف خوفاً ورعباً!! ليس خوفاً من المستقبل ورعباً من تقلبات الزمان .. كلا إننى أخشى على اللحظة التى نعيشها الآن، إننا لا نقوى على أن ننظر سوى تحت أقدامنا، مستقبلنا يمر دقيقة بدقيقة لا نقوى أن نرمق بصيص أمل فى مستقبل نرجوه وللحق والعدل والإنصاف.

فجميعنا شركاء فى محنة الوطن وكلنا مسئولون عن همة الوطن إن الشعب الذى تتكون مفرداته من المواطن والمواطن الذى هو أنا كاتب هذه السطور وأنت قارئها جميعنا مسئولون أمام الله والتاريخ عن هذا الوطن وعن محاربة الفساد، ومحاربة الفساد تبدأ من محاربة النفس أولاً فجميعنا نهاجم الفساد لكننا نمارسه وجميعنا ينتقد سوء أداء الآخر لكننا جميعاً لدينا نقائص ونقائص عدة، الإصلاح لابد وأن يكون شاملاً وعنيفاً، إننا بحاجة إلى إحداث هزه نفسيه وإفاقة جماعية إننى أتخيل المجتمع فى حالة (غياب وعى) فى حالة غيبوبة طويلة.

لذا فهو يحتاج إلى صدمات إفاقة جماعية ومنظمة إن المجتمع كأنه رجل مريض زحف المرض على معظم جسده وصار الجسد نحيلاً ضعيفاً لا يقوى على المقاومة أو الحراك.

ومن كثرة وطول هذا الوضع يبدو أنه أصيب بالشلل التام مما يستدعى الاستعانة بكرسى متحرك، فالوطن والأمة والمجتمع أراه وكأنه يجلس مريضا بلا حراك على كرسى متحرك!! هذا الكرسى تحركه وتدفعه مجموعة من أصحاب المصالح سواء السياسية أو الاقتصادية فى الاتجاه الذى يحقق مصالحها، وحسب رأى الأطباء يتم وصف جرعات العلاج والدواء المطلوب من وجهة نظر هؤلاء وفى كل الأحوال لا يتم الرجوع للشعب أو الوطن أو المواطن لأنه ببساطة مريض والمريض لا يحسن التدبير، ولا التفكير، فالطبيب يقول (يتم بيع القطاع العام) (يتم توسيع قاعدة الملكية) (يتم تنفيذ القوانين الاشتراكية) (يتم إلغاء المدعى العام الإشتراكى) (يتم إلغاء قانون الطوارئ) (يتم إبعاد الجماعات الإسلامية) (يتم تعديل الدستور ليتمشى مع الوضع الجديد فى كافة المجالات).

روشتات عديدة تمت كتابتها ووصفها بمعرفة الأطباء الأجانب مقابل مبالغ طائلة والمريض لا يقوى على إبداء رأيه بالقبول أو الرفض، وهنا نذكر أن الروشتة غير وطنية فصندوق النقد الدولى ونادى باريس والبنك الدولى أبداً لن ترسم مستقبل مصر لمصلحة المصريين وإنما هى ترسم وتخطط لمصالحها الاقتصادية والسياسية البحتة، وهنا أيضاً أتساءل هل تم بيع القطاع العام بطريقة مريحة وسليمة لمصلحة مصر، دعونا من مسألة التقييم ومكاتب التقييم ولعبة الثلاث عروض أو الثلاث ورقات لم تعد تفرق، مصر تم بيعها بثمن بخس ومصر التى أقصدها هى (مصانع مصر) التى شيدت بعد رحلة كفاح طويلة الآن يتم بيعها لكل من هب ودب وشغل دماغه، إن الخصخصة مطلب إقتصادى أؤمن به شخصياً أكثر من هؤلاء الذين قاموا به.

لكن اعتراضى واعتراض الجميع من الشرفاء على فلسفة البيع وفلسفة التقييم وفلسفة الرد على الملاحظات وفلسفة محمود محى الدين وفلسفة الفلسفة إننى كمصرى ابن مصرى أعشق مصر وتراب مصر وناس مصر، أعشق هذا البلد بمشاكله بتلوثه بزحامه ببساطة مواطنيه، بطيبة شعبه أعشق مصر بنيلها وخضرتها بصحرائها الممتدة أحترم هذا التمازج والتزاوج والانصهار بين أهل الجنوب وأهل الشمال بين الصعايدة والفلاحين.

أحترم هذه العلاقة القوية والمتينة بين أهل الكتاب من الذميين وغالبية السكان من المسلمين، أعشق البساطة والطيبة.

كما أعشق ردة الفعل العنيفة القاسية والقاسية حينما يتعرض الوطن لمكروه..

لكن مع كل ذلك فإننى فى حيرة من سلبية هذا الشعب العظيم

فهل يفسر لى أحد هذا التناقض الغريب.

يبدو أن ...

* عام 2007 سيكون عاماً مفصلياً فى تاريخ مصر السياسى.
* تغييراً وزارياً محدوداً ومؤثراً سيعقب انتخابات مجلس الشورى .
* د/ عمرو عبد السميع لا يرى برنامجه (حالة حوار) ولا يرى ولا يسمع عبد الله كمال وهو يتحدث مدافعاً عن أزهى عصور الحرية والديمقراطية وحرية الرأى والإزدهار والرخاء.
* عبد الله كمال رئيس تحرير روز اليوسف يتخيل أنه يمثل فيلماً قديماً يقوم بدور صحفى... ترى ما اسم الفيلم وما اسم البطل؟؟
* مجدى مهنا ... سطر تاريخاً ناصعاً بالاحترام والتقدير من الجميع.
* د/ فتحى سرور .. سامحك الله ..
* د/ مفيد شهاب المناصب لا تبقى طويلاً
* أستاذنا وأستاذ الجميع هيكل حياك الله.

لحظة من فضلك وتوقف؟!

كيف تصبح إنساناً مبدعاً؟



من بدأ الخليقة والإنسان يبدع ويبتكر وكذلك الجماعة والمجتمع، وعلى الرغم بأن الابداع يمثل ظاهرة قيمة. إلا أن الاهتمام العلمى المنظم به لم يبدأ إلا فى نهاية الأربعينيات من القرن الماضى وبدا اهتمام الباحثين فى إدارة الأعمال بالإبداع عام 1958 حيث عقد فى الولايات المتحدة مؤتمر نوقش فيه موضوع الابداع وتأثيره على العمل. كما أن العملية الإبداعية مرت بخمسة مراحل هي: مرحلة دفع التقنية امتدت من 1950 إلى 1960، ومرحلة سحب السوق للفترة من 1960 إلى 1970، ومرحلة الانموذج المزدوج من منتصف 1970 إلى 1980، ومرحلة الانموذج المتكامل 1980 حتى التسعينيات، وأخيرا مرحلة تطورت فيها الأفكار الإبداعية على يد الكثير من الرواد ولكن ما هو الإبداع؟.

بقلم/ وسام غنيم

الإبداع هو القدرة على التوصل لأفكار جدية وجديدة ومختلفة وهو مهارة أساسية من أجل البقاء. أما التفكير المبدع: ليس عملية عشوائية بل هو عملية عقلانية تماما أساس التفكير المبدع هو فهم كيفية عمل العقل، ويقول مبدأ التفكير المترابط أن العقل يخزن المعلومات فى شكل مجموعات من مفاهيم وأفكار شديدة الارتباط ببعضها البعض وعندما تفهم كيف يخزن عقلك المعلومات سيصبح لديك مفتاح القدرة على تذكر الأفكار عندما تشاء. وبمجرد تمكنك من تذكر الأفكار، ستجد نفسك قادرا على التوصل إلى مفاهيم جديدة لم تكن مرتبطة ببعضها البعض سابقا.

التفكير المترابط والإبداع:

إن التفكير المترابط يعنى تخزين العقل للمعلومات فى شكل مجموعات أو وحدات من الأفكار المترابطة، ولذلك حتى يفكر الإنسان بصورة مبدعة، فكل ما يحتاجه هو محاولة جمع المفاهيم المختلفة معاً.

وبمعنى آخر: يكمن الإبداع فى تكوين علاقات جديدة بين تلك المعلومات والمفاهيم المختلفة.

طرق التفكير المترابط

يعاد تشكيل مصير الإنسان ومستقبله بصورة مستمرة بفعل الأفكار الجديدة وهناك سبع طرق خاصة بالتفكير المترابط وضعت لمساعدة أى فرد فى رفع قدرته الإبداعية الطبيعية وبذلك تتكون لديه أكبر قيمة إضافية ممكنة.

الطريقة الأولى : البحث عن طريق كلمة

قام عقلك بتخزين المعلومات فى شكل مجموعة كلمات مترابطة وليس بصور أبجدية ولذلك ومن أجل إستعادة المعلومات اجعل عقلك يبدأ بالتفكير فى كلمة تتعلق بشكل مباشر بالمشكلة التى بين يديك ثم اتبع العلاقات الطبيعية التى تظهر بعد ذلك.

الطريقة الثانية : تحرير المشكلة:

يحاول معظم الناس حل المشكلة بدون تحديد المشكلة أولاً أى يفكرون فى الأشياء العامة، بدلاً من الحل الفعلى للمشكلة ذاتها.

وتكون النتيجة تحركهم فى دوائر مفرغة، وغالباً ما يكون أصعب شيء فى حل أية مشكلة هو تحديد طريقة البدء فى الحل نفسه.

الطريقة الثالثة: الأسئلة العالمية الستة

لتقديم نتائج فائقة الجودة بصفة دائمة عند التفكير بصورة مبدعة عليك أن تسأل نفسك بعض الأسئلة: حتى تجبر عقلك على التركيز على شيء معين واحد.

الطريقة الرابعة: التصور

نجد فى أحلام اليقظة يطلق الإنسان العنان للأفكار العشوائية حتى تملأ عقله وعلى العكس من ذلك، فالتصور عملية تركز بشدة على محاولة رؤية كل شيء يتعلق بالمشكلة التى بين يديه بواقعية حتى يأتى بفكرة مبدعة.

الطريقة الخامسة: التخطيط الاستراتيجي

يركز التخطيط الاستراتيجي التجارى عل كيفية إيجاد العملاء والزبائن الذين يمكن إرضاؤهم وتشمل جميع مجالات النشاط التجاري، العملاء والمنافسة والإدارة والاتصالات والتمويل والقانون والمنتج والخدمة والتسويق والترويج والتسهيلات والمبيعات.

الطريقة السادسة: كتابة الحديث

التحدث إلى مجموعة عامة من الناس هو فرصة لتعزيز إنتاجية شركتك بصورة جيدة والعامل الرئيسى لتقديم حديث عام فعال هو التفكير المبدع.

الطريقة السابعة: التعديل والتقييم

عندما يصل معظم الناس إلى فكرة مبدعة وقوية، فإنهم يتركونها كما هى، ولا يحاولون تفنيدها ومع ذلك فببعض التعديلات البسيطة يمكن تحويل هذه الفكرة إلى فكرة عظيمة.

والخطوة الأخيرة الواجب عملها: هى تقييم أفكارك المبدعة دائماً قبل تحويلها إلى عمل.

هناك شيء هام لابد من الإشارة إليه هو:

لا يوجد إنسان مبدع لايثق بنفسه فالإبداع يأتى من الثقة بالنفس وتقدير الشخص لذاته تقديراً صحيحاً.

فما هى الثقة بالنفس؟

- هى إحساس الشخص بقيمة نفسه بين من حوله فتترجم هذه الثقة كل حركة من حركاته ويتصرف الإنسان بشكل طبيعى دون قلق أو رهبة فتصرفاته هو من يحكمها وليس غيره ... هى نابعة من ذاته لا شأن لها بالأشخاص المحيطين به.

- والثقة بالنفس هى بالطبع شيء مكتسب من البيئة التى تحيط بنا والتى نشأنا بها ولا يمكن أن تولد مع أى شخص كان.

كيف تصبح إنساناً واثقاً من نفسك

(1) أن تبعد عن تهويل الأمور والمواقف التى تجعلك تشعر بأن من حولك يركزون على ضعفك ويرقبون كل حركة غير طبيعية تقوم بها.

(2) الابتعاد عن الخوف والقلق من أن يصدر منك تصرف مخالف للعادة حتى لا يواجهك الآخرون باللوم أو بالاحتقار.

(3) انفر من احساسك بأنك إنسان ضعيف ولا يمكن أن تقدم شيئاً أمام الآخرين بل تشعر بأن ذاتك لا شئ يميزها وغالباً من يعانى من هذا التفكير الهدام يرى نفسه إنسان حقير ويسرف فى هذا التفكير حتى تستحكم هذه الفكرة فى مخيلته وتصبح حقيقة للأسف.

(4) النقطة الأخيرة .. هى أهم نقطة قد تدمرك وتدمر كل طاقة إبداع لديك وهى أن تحتقر نفسك بتكرار بعض الألفاظ التى تدمر شخصيتك مثل «أنا غبي» أو «أنا فاشل» أو «أنا ضعيف» حتى تصبح بالفعل هذه الكلمات هى شخصيتك.

ولكن ماذا تفعل إذا شعرت بكل ما ذكرناه ولا تعرف الحل؟

أولاً: اجلس مع نفسك وصارحها وثق بأنك قادر على التحسن يوم بعد يوم .. عليك أن توقف كل تفكير يقلل من شأنك .. ويجب عليك أن تعلم بأنك إنسان منتج لم تخلق عبثاً فالله عندما خلقنا لم يخلقنا عبثاً .. أنت لك هدف وغاية يجب أن تؤديها فى هذه الحياة ما دمت حياً على وجه الأرض.

ثانياً: افخر بنفسك بأنك إنسان خلقت لتخالف تعاليم الشيطان وأن تتبع تعاليم الإسلام الذى يدعونا للتفكير السليم بالعقل.

ثالثاً: استبدل الكلمات والمواقف السيئة فى حياتك، بكلمات ومواقف تدفعك وتشجعك بالنجاح لتزيد من قوتك وتحسن من نفسيتك وتزيد من راحتها.

وهناك نقطة أخرى هامة يجب الانتباه لها وهو أن المبدع يجب أن يبتعد عن صفة الكذب.

والإنسان من الممكن أن يكون كاذباً مع نفسه أو مع غيره أو الاثنين فإذا أعتاد الإنسان الكذب قد يفقد الكثير:

(1) ثقة الآخرين فى شخصيته

(2) عدم إيجاد فرص من الآخرين لتنمية إبداعاته.

(3) عدم الصدق مع نفسه يجعله يجهل مواهبه الحقيقية.

(4) ضياع وقته فى أحاديث كاذبه ليس لها أساس من الصحة.

فالأمانة تجعل الجميع يكسب لكى تستطيع تطبيق أى عمل وأية سياسات لابد وأن تثق فى آخرين وأن يكونون موضع ثقتك نفسه.

ومن هنا نناشد كل مسئول داخل المجتمع أن يهتم بتأهيل كل طفل ليكون طفلاً مبدعاً مبتكراً فى بواكير الطفولة بتنمية مهاراته وابداعاته.



غزو من نوع جديد ...

دون سابق إنذار

قال تعالى: {مَن قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا} صدق الله العظيم [المائدة/32]

هناك غزو من نوع جديد تتعرض له بعض دول العالم الثالث ... هذا الغزو لا يحتاج إلى إستخدام مدافع أو رشاشات أو دبابات ولا يتطلب إنزال قوات عسكرية من البحر أو من الطائرات إن هذا الغزو يعد من الحروب القذرة حيث يتمثل في إغراق شطآن وأراضي الدول الفقيرة بالنفايات السامة والخطرة للدول الصناعية والغنية .. كل ذلك يتم وسط غفلة شعوب هذه الدول وانشغالهم بمشاكلهم مع بيع بعض الأشخاص لذممهم وضمائرهم!! فما هو مدى خطورة هذه النفايات؟ وكيف يتم تصديرها؟...

بقلم/ ولاء حمزة

حقيقة النفايات السامة

تقف الدول الصناعية الكبرى في طليعة الدول المنتجة لهذه النفايات حيث تصل نسبتها إلى نحو تسعين في المائة وبالطبع تحتل الولايات المتحدة الأمريكية المرتبة الأولى في هذا الشأن وتقدر النفايات الكيميائية الخطرة التي ينتجها العالم سنوياً بما يتراوح بين 300-400 مليون طن مترى فلقد أشار المهندس / محمد عبد القادر الفقى في كتابه الذى يحمل عنوان (البيئة مشاكلها وقضاياها وحمايتها من التلوث) أنه يمكن تعريف النفايات بأنها (المخلفات التي تسبب أو تسهم في زيادة حالات الوفيات أو زيادة حالات المرض الخطير التي لا يمكن علاجها وكذلك النفايات التي تتضمن خطراً عظيماً يهدد صحة الإنسان أو البيئة إذا ما تم على نحو غير مناسب معالجتها processing أو تخزينها أو نقلها أو التخلص منها أو غير ذلك من صور إدارتها). ويتضح من هذا التعريف أن النفايات الخطرة إما تكون سامة بحيث تتسبب في القضاء على الإنسان وأى كائن حى فوراً أو تكون ذات مخاطر صحية وبيئية بحيث لا تؤدى إلى هلاك من يتعرض لها مباشرة بل يستغرق الأمر بعض الوقت حتى تبدأ آثارها في التدمير والقتل وإحداث المرض وحالات العجز والإعاقة والتسمم.

ويبلغ عدد المواد الكيميائية المستخدمة بصفة اعتيادية حالياً حوالى 75 ألف مادة وهو عدد يزداد كل سنة بما يقرب من ألف مادة جديدة وكثير من هذه المواد ذو طابع سام، ومن بين هذا العدد تُصنِّف وكالة حماية البيئة الأمريكية وكذلك منظمة التعاون الاقتصادى والتنمية أكثر من 35 ألف مادة على أنها ضارة بصحة الإنسان ومنها الزرنيخ وبعض المواد الكيميائية العضوية كرابع كلوريد الكربون يعتبر من المواد المسرطنة التي تتسبب في إصابة الإنسان بمرض السرطان والبعض الآخر مثل الزئبق يصيب الجينات Genes المسئولة عن نقل الصفات الوراثية كما أن الكثير من هذه النفايات السامة تسبب أضرار صحية في الدماغ والعظام والكلى فضلاً عن الإضرار بالجهاز العصبي والإصابة بالعديد من الأمراض المشوهة كما أن هناك نفايات سامة تؤدى إلى الموت مباشرة إثر التعرض لها.

كيفية تصدير النفايات الخطرة:

لقد حدثت في السنوات الأخيرة تطورات ملحوظة في أساليب وتقنيات التخلص من النفايات الخطرة بما في ذلك الحرق لتحويلها إلى رماد وطمرها في مواقع خاصة على الأرض وإعادة استعمال بعضها من جديد في الصناعات الكيميائية ومع ذلك فإن معظم هذه الأساليب مكلف وينتج عنه مشكلات بيئية غير محمودة الأثر فالحرق يتسبب في انطلاق كميات كبيرة من الغازات الملوثة إلى الهواء الجوى كما أن الطمر في مواقع طرح النفايات يكون مصدراً لتلويث المياه الجوفية بالمواد الكيميائية السامة.

وقد أظهرت دراسة أجرتها الوكالة الأمريكية لحماية البيئة أن ما يزيد على 70 في المائة من العدد المقدر للبرك السطحية التي تتلقى النفايات الخطرة في الولايات المتحدة الأمريكية (80.000 بركة) ليس مجهزاً ببطانة معينة تكسو جدرانها وقاعها كما أظهرت الدراسة نفسها أن 90 في المائة من هذه البرك قد يشكل مصدراً لتلوث المياه الجوفية حيث أن الحواجز الصلصالية أو الطينية التي تقام لاحتواء النفايات الخطرة كثيراً ما تعجز عن منع تسرب المواد الكيميائية من مواقع طمرها إلى داخل الأرض وهو أمر يؤدى إلى وصول هذه المواد إلى أحواض المياه الجوفية.

وإزاء كابوس التخلص من النفايات الخطرة بدأت الدول الصناعية تصدير نفاياتها إلى الدول الفقيرة ومن ثم تحولت حركة النقل العالمية للنفايات السامة الخطرة إلى تجارة هامة واجتذبت هذه التجارة عدداً كبيراً من الوسطاء والشركات الإجرامية وتورط كثير من الساسة في هذه التجارة غير المشروعة، ومن الغريب أن الدول الصناعية التي عجزت عن علاج مشكلة نفاياتها السامة ولم تتحمل ميزانياتها الضخمة تكاليف التخلص منها تناست تماماً قدرة الدول الفقيرة على احتواء هذه المشكلة حتى في القرن القادم.

وهناك وثائق تثبت أن مدير البيئة في وزارة الأبحاث في الكونغو كان قد وافق على رمى مليون طن من الزيت والأحماض والمذيبات organic solvents والمخلفات التي تحتوى على الباريوم والزئبق في وديان «ديوسو» ببلاده، كما وصفت صحيفة «الأمة» Nation الكينية كثيراً من الساسة الأفارقة بأنهم (مثال الجشع) ونعتتهم بأنهم تحولوا إلى (حيوانات من أشرس الأنواع) لتواطئهم مع الشركات الأوروبية في استيراد النفايات السامة بصورة غير مشروعة إلى القارة الأفريقية نظير رشاوٍ مغرية قدمها عملاء هذه الشركات إليهم.

دون سابق إنذار

هناك حالات كثيرة لم تتورع الشركات الغربية فيها عن رمى النفايات في المياه الإقليمية لبعض الدول دون سابق إنذار هذا ما أكده المهندس/ محمد عبد القادر الفقى حيث تقوم هذه الشركات بتحميل بواخر وناقلات وسفن بما لديها من نفايات سامة وترسلها لتصب حمولتها في جنح الظلام قبالة شواطئ الدول الفقيرة والنامية وفي بعض الأحيان تستغل هذه الشركات الحروب الإقليمية لتنفيذ عملياتها التخريبية هذا كما حدث في بيروت حين قامت الباخرة (زنوبيا) بإنزال شحنة تزن 2400 طن من النفايات الصناعية السامة على أماكن متباعدة من شاطئ بيروت وقد حولت الإنقسامات اللبنانية الداخلية هذه المأساة إلى جزء من حملة الإتهامات الموجهة إلى عدد من الزعماء المحليين وقادة القوات المتحاربة كل ذلك دون إعتبار لصحة المواطنين وسلامة البيئة.

– ولعل أسوأ عمليات رمى النفايات السامة هو ما حدث في نيجيريا. وقد دخلت هذه الدولة في نزاع دبلوماسي مع إيطاليا بعد أن تبين لها أن خمس شحنات من النفايات على الأقل قد رمتها السفن الإيطالية في ميناء «كوكو» في جنوب البلاد وقد إتضح أن هذه النفايات بالغة السمية وأن البعض منها يحمل إشعاعاً نووياً.

– ويحفل التاريخ المعاصر بأسماء سفن كثيرة إستطاعت أن تفرغ حمولاتها من النفايات السامة في عرض البحر مثل سفينة الشحن «بيليكانو» التي أغرقت 2000 طن من الرماد السام قبالة شواطئ (هايتى) في أكتوبر 1988م.

– وأيضاً سفينة (عجمان جلورى) التي قامت بإلقاء مجموعة من براميل النفايات الخطرة في مياه الخليج العربي قبالة شواطئ دولة الإمارات العربية المتحدة عام 1989م وليست فضيحة «زنوبيا» و «بيليكانو» و «عجمان جلورى» غير رمز من الرموز الفاضحة لهذا الغزو الذى تشنه الدول الغنية ضد الدول النامية والفقيرة وهو أشد أثراً ووطأة من الغزو العسكرى أو الإقتصادى أو الثقافى لأنه غزو يسمم الحياة ويدمر البيئة



إن إلقاء هذه النفايات السامة بطريقة غير شرعية ودون سابق إنذار لا يتفق مع أى دين أو قانون أو عقل فهذا الغزو يعتبر صورة من صور القتل الجماعى المحرم ويعد مقاومة هذا الغزو والتصدى له ضرورة حتمية للدفاع عن النفس وضماناً لإستمرار وبقاء الإنسان

منوعات إنترناشيونال

إسلاميات: الغنائم الخمس

عن ابن عباس رضي الله عنهما قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم لرجل يعظه: «أغتنم خمساً قبل خمس» شبابك قبل هرمك وصحتك قبل سقمك وغناك قبل فقرك وفراغك قبل شغلك وحياتك قبل موتك.. صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

أسرع قطار في العالم

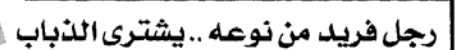
حقق قطار «TGV» الفرنسي رقماً قياسياً جديداً في السرعة حيث وصلت سرعته 574.8 كم في الساعة في سكة حديد باريس والذى أعدت خصيصاً لشرق المدينة وبذلك حطم هذا القطار الرقم القياسي السابق للقطار والذى كانت سرعته 515.3 كم بالساعة.

همسات:

* الحق يعنى القوة .. أعرف حقك تسترد قوتك وتهزم ضعفك.
* لا يهدأ بال الفرد منا حتى يحقق آماله.
* الحياة رحلة قصيرة .. فلا تكثر من الأثقال.

رجل فريد من نوعه .. يشترى الذباب

قرر «جوتشانكى » صاحب مطعم متقاعد فى بكين أن يشترى الذباب مقابل 2 يوان (0.259 دولار) للذبابة الواحدة وذلك لإضفاء مزيد من الجمال على مدينته وللمساعدة فى تنظيف العاصمة الصينية قبل دورة الألعاب الأوليمبية القادمة !!!



البخل العجيب!!!

بعد 18 شهراً عاشتها زوجة شابه فى الجحيم طلبت الطلاق من زوجها البخيل الذى حدد لها الطعام اليومى بنصف رغيف فقط على أن تتناول الجبنة فى يوم وحلاوة طحينية فى اليوم الثانى. وأكدت الزوجة أنه منعها من الخروج تماماً لتوفير المصاريف وأشترى لها أكياس نايلون لتلبسها فى البيت بدلاً من الشبشب. عندما طالبته بعد الزواج بالسفر فى رحلة لشهر العسل قام بخصم تذاكر السفر من ميزانية البيت والإكتفاء بوجبة واحدة يومياً وربع رغيف بدلاً من لوجبتين رغم أنه يعمل مهندساً بشركة كبرى ويتخطى دخله الشهرى 4 آلاف جنيه !.

أقوال مأثورة:

* الطريقة الوحيدة لتجنب التعاسة ألا يكون لديك وقت فرا غ تسأل فيه نفسك إذا كنت سعيداً أم لا «برناردشو»
* أثنان تحتاج إليهما فى اليوم العسير : الأصدقاء والدواء «الكاتب الإنجليزى منكن»

حكمة العدد: صانع المعروف لايقع .. وإن وقع وجد متكئاً.

دنيا المرأة نصائح لكل إمرأة

الجزر من وسائل التجميل الأساسية

– إن تناول عصير الجزر الطازج له أثر واضح كمضاد لبقع وشوائب البشرة
– الجزر مفيد لصحة الشعر والعينين لحاجتهما الضرورية لفيتامين (أ
– يدخل الجزر فى العديد من المستحضرات الطبيعية للعناية بالبشرة.

منظف عشبى للبشرة

– يوضع عشب يسمى "زعراع أيوب" مخروطاً فى وعاء صغير يصب فوقه الماء ثم يغلى ثم يغطى الوعاء
– يترك العشب لينقع لمدة 15 دقيقة
– يضاف إليه ماء الورد ثم يصفى ويعبأ فى زجاجه
– يأخذ قليل منه ويدلك به البشرة ويشطف الوجه بالماء الدافئ.

خلطة سحرية لبياض الوجه

– نصف ملعقة فازلين – 3 ملاعق زبادى – ملعقة عسل نحل
– قومى بتدليك وجهك بهذه المكونات وضعيها فى إناء
– قومى بتدليك وجهك بهذه المكونات بحركة دائرية

❖ أسرار المكياج

1 – من الخطأ وضع المكياج بعد حمام دافئ حيث تكون المسام مفتوحه مما يجعل المكياج يختفى بعد ساعات. أغلقى أولاً مسامات بشرتك بغسلها بالماء البارد أو بقطعة ثلج

2 – المكياج الأغلى ليس دائما الأفضل ولكن المهم إتباع التعليمات الصحية لوضع المكياج وبكميات قليلة والتخلص منها بالمنظف بإستمرار

3 – إذا كنتى تعانين من عيب فى الوجه لا ترغبين فى إبرازه كتهدل الجفون مثلاً أو التجاعيد المحيطة بمنطقة العين إبتعدى عن إستعمال المستحضرات اللماعه على هذه المنطقة

تمارين لجمال يديك

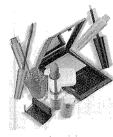
- **التمرين الأول:** هزى يديك حتى تبعدى عنها التوتر والتصلب تماماً
- **التمرين الثانى:** ضمى قبضة يدك بإحكام لمدة ثانية ثم أفردى الأصابع ما أمكن ذلك يكرر 6 مرات
- **التمرين الثالث:** حركى قبضة يدك بحركات دائرية جهة اليمين واليسار.
- **التمرين الرابع:** ضعى يديك على المائدة ثم أفتحى أصابعك ما أمكن ذلك كررى هذا التمرين 6 مرات.

❖ التخسيس بالأعشاب

– كوب من عصير البقدونس الساخن حيث يتم تقطيع حزمه بقدونس كاملة بعد غسلها جيداً
– نضع البقدونس فى إناء به كوبان من الماء
– رفع الماء والبقدونس على النار حتى الغليان
– يترك حتى يبرد ويشرب

وهناك وصفه أخرى للتخسيس :

يستخدم مقدار 4 جزرات ويقطع وتتبع نفس الخطوات السابقة



حقيقة كذبة أبريل:

كثيراً ما سمعنا ورددنا كلمة كذبة أبريل الشهر الماضى فما هى حقيقتها؟ إن أول دولة أطلقتها وروجتها على مستوى العالم هى فرنسا عام 1564م وهذا معناه أن العالم يكذب منذ 443 عاماً !!! ونظراً للتقلبات الجوية خلال شهر أبريل التى تؤثر على نفسية الناس بما يمثل دافعاً للكذب وفى فرنسا أطلقوا على أول أبريل إسم "سمكة أبريل" حيث يوافق بداية الشهر موسم صيد السمك وغالباً ما تخرج الشباك خالية وفى روسيا لم تعرف كذبة أبريل قبل عام 1917م زمن بطرس الأكبر قيصر روسيا حيث أمر بصنع قبة عالية من الخشب والقش وطلاها بالزفت والشمع ويوم أول أبريل أشعل فيها النار ليظن الناس أن المدينة تحترق.

كسل من الدرجة الأولى:

ليس من الغريب أن يعانى نسبة كبيرة من الشعب الأمريكى من البدانة وفى هذه الصورة مثال على ذلك حيث لم يستطع مواطن أمريكى السير مع كلبه فى ولاية "أوهايو" وفضل أن يجلس هو ويقود سيارته بينما يسير الكلب بجوارها. والطريف فى ذلك أن هذا الرجل كان فى طريقه إلى صالة ألعاب رياضية لممارسة تمرينات الصباح.

صدق أو لا تصدق: بكاء الطفل يفيد جهازه التنفسى

فى ندوة علمية لشئون الطفل تم التأكيد على أن بكاء الطفل يفيد جهازه التنفسى كما إنه لا يجوز إجبار الطفل على الطعام كما أن الأطعمة ذات السعرات الحرارية العالية لا تساعد الطفل على النوم العميق أثناء الليل.

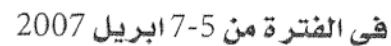
تسالى



حل مسابقة العدد السابق

بطولة نادى المعادى الثانية "بطولة الربيع"

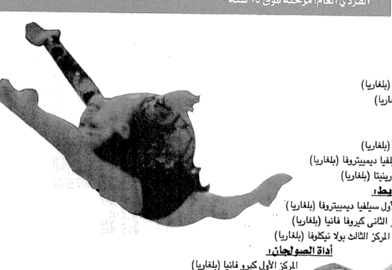




فى الفترة من 5-7 ابريل 2007

اقيمت بطولة نادى المعادى الثانية (بطولة الربيع) فى الفترة من 5-7 ابريل 2007 بصالة نادى المعادى المغطاة تحت اشراف الاتحاد المصرى للجمباز والمسجلة بالاتحاد الدولى تحت رقم 4856 وقد أشرف على البطولة الخبيرة الدولية نينا فترتشينكو وقد قام نادى المعادى بتنظيم البطولة تحت رعاية المهندس / علاء فهمى رئيس مجلس الإدارة . وتكونت اللجنة المنظمة من السيد المهندس /حاتم عزو رئيس اللجنة المنظمة والسيدة / رندة الشلقانى مدير البطولة والسيدة/ دينا حسين عضو اللجنة المنظمة والسيدة/ نبيلة زهران عضو اللجنة المنظمة والسيد /علاء سالم والسيد/ أدهم كامل عضو مجلس ادارة الاتحاد المصرى للجمباز كما أشرف على البطولة من النواحى الفنية الاستاذة / منال الشلقانى عضو اللجنة الفنية بالاتحاد المصرى للجمباز وصمم برنامج النتائج على الكمبيوتر المهندس / حسام خالد حسين وقام بتصميم الافتتاح كابتن/ أميرة الشلقانى.

وشارك فى البطولة عدد من الدول الاجنبية وهى :عدد 2 نادى من روسيا و4 اندية من بلغاريا وعدد 2 نادى من اوكرانيا وبولندا وكندا واستراليا وعدد 2نادى من سوريا وعدد 2 نادى من المجر بالاضافة الى الاندية المصرية وهم نادى الجزيرة والمعادى والشمس والصيد وسبورتنج وسموحة وهليوبوليس . كان عدد اللأعبات المشاركات من الخارج 50 لأعبة واجمالى المشاركات 120 لأعبة وتتكون البطولة من خمس مراحل سنية و هى تحت 8 سنوات وتحت 10 سنوات وتحت12 سنة وتحت 15 سنة و فوق 15 سنة.



الفردي العام: مرحلة فوق ١٥ سنة

نتائج البطولة :

مرحلة فوق 15 سنة :

نتيجة الفردى العام:

المركز الأول سيلفيا ديمييتروفا (بلغاريا)
المركز الثانى كيروفا فانيت (بلغاريا)
المركز الثالث بولا نيكلوفا (بلغاريا)

نتيجة فردى الأدوات

أداة الحبل:

المركز الأول سيلفيا ديمييتروفا (بلغاريا)
المركز الثانى كيروفا فانيت (بلغاريا)
المركز الثالث رينيتا (بلغاريا)

أداة الطوق:

المركز الأول بولا نيكلوفا (بلغاريا)
المركز الثانى سيلفيا ديمييتروفا (بلغاريا)
المركز الثالث رينيتا (بلغاريا)

أداة الشريط:

المركز الأول سيلفيا ديمييتروفا (بلغاريا)
المركز الثانى كيروفا فانيا (بلغاريا)
المركز الثالث بولا نيكلوفا (بلغاريا)

أداة الصولجان:

المركز الأول كيرو فانيا (بلغاريا)
المركز الثانى سيلفيا ديمييتروفا (بلغاريا)
المركز الثالث رينيتا (بلغاريا)

مرحلة تحت 15 سنة :

نتيجة الفردى العام:

المركز الأول هبة خالد البورينى (الجزيرة – مصر)

المركز الثانى دودورفا (ليانا – بلغاريا)

المركز الثالث فيكتوريا (فيتوشا – بلغاريا)

نتيجة فردى الأدوات

أداة الحبل:

المركز الأول دودورفا (ليانا – بلغاريا)

المركز الثانى هبة خالد البورينى (الجزيرة – مصر)

المركز الثالث فيكتوريا (فيتوشا – بلغاريا)

أداة الطوق:

المركز الأول داريا (روسيا)

المركز الثانى هبة خالد البورينى (الجزيرة – مصر)

المركز الثالث ماريز فريد شوقى (الشمس – مصر)

أداة الكرة:

المركز الأول هبة خالد البورينى (الجزيرة – مصر)

المركز الثانى دودورفا (ليانا – بلغاريا)

المركز الثالث فيكتوريا (فيتوشا – بلغاريا)

أداة الشريط:

المركز الأول فيكتوريا (فيتوشا – بلغاريا)

المركز الثانى هبة خالد البورينى (الجزيرة – مصر)

المركز الثالث كاتليان (كندا)



الفردي العام: مرحلة تحت ١٥ سنة

مرحلة تحت 12 سنة

نتيجة الفردى العام

المركز الأول سارة رستم (سبورتنج – مصر)

المركز الثانى نتاليا (روسيا)

المركز الثالث داريا (روسيا)



نتيجة فردى الأدوات

أداة الحبل:

المركز الأول نتاليا (روسيا)

المركز الثانى سارة رستم (سبورتنج – مصر)

المركز الثالث كاتليان (كندا)

أداة الطوق:

المركز الأول نتاليا (روسيا)

المركز الثانى سارة رستم (سبورتنج – مصر)

المركز الثالث كاتليان (كندا)

أداة الكرة:

المركز الأول سارة رستم (سبورتنج – مصر)

المركز الثانى نتاليا (روسيا)

المركز الثالث جاسنت طارق (الجزيرة – مصر)

أداة الكرة: مرحلة تحت ١٢ سنة

مرحلة تحت 10 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول مريم ماجد (المعادى – مصر)

المركزالثانى مارينا (أوكرانيا)

المركز الثالث نورهال حاتم (هليوبوليس – مصر)

الحر:

المركز الأول مريم ماجد (المعادى – مصر)

المركز الثانى نورهال حاتم (هليوبوليس – مصر)

المركز الثالث مارينا (أوكرانيا)

أداة الحبل:

المركز الأول لوزانوف (أوكرانيا)

المركز الثانى مريم ماجد (المعادى – مصر)

المركز الثالث نورهال حاتم (هليوبوليس – مصر)

أداة الكرة:

المركز الأول فرح محمد محمود (هليوبوليس – مصر)

المركز الثانى مريم ماجد (المعادى – مصر)

المركز الثالث مارينا أوردينيكو (أوكرانيا)

المرحلة تحت 8 سنوات:

نتيجة الفردى العام

المركز الأول ملك عمر مصطفى (الجزيرة – مصر)

المركز الثانى حور حسين (سبورتنج – مصر)

المركز الثالث سارة القطان (الجزيرة –مصر)

نتيجة فردى الأدوات

أداة الكرة:

المركز الأول ملك عمر مصطفى (الجزيرة – مصر)

المركز الثانى هنا محمد رضوان (نادى الصيد – مصر)

المركز الثالث فاطمة مجدى (سموحة – مصر)



الفردي العام: مرحلة تحت ٨ سنوات



الحر: مرحلة تحت ٨ سنوات



الفردي العام : مرحلة تحت ١٢ سنة



الفردي العام: مرحلة فوق ١٥ سنة



الفردي العام : مرحلة تحت ١٠ سنوات

الحر:

المركز الأول حور حسين (سبورتنج – مصر)

المركز الثانى سارة القطان (مصر)

المركز الثانى مكرر ملك هيثم كامل (هليوبوليس – مصر)

وقد تم افتتاح البطولة يوم الجمعة الموافق 6 – 4 –2007 ابريل فى تمام الساعة السادسة مساء والقى كلمة الافتتاح السيد المهندس/علاء فهمى رئيس مجلس ادارة نادى المعادى كما القى الدكتور/ وجدى ابو المعاطى رئيس الاتحاد المصرى للجمباز كلمتة واشاد بتنظيم البطولة والى كم الدول المشاركة فى البطولة كما ألقت السيدة/نينا فيتريتشينكو كلمتها وأشادت إلى نجاح البطولة . وفى ختام البطولة كان هناك عروض من الأندية المشاركة. وقد قام بتوزيع الجوائز المهندس/علاء فهمى والسادة الرعاة للبطولة كل من شركة سابسكو للبترول ايجى نت وبروسولاب – واوروفلام . وبعد انتهاء البطولة اقيم حفل الختام بفندق كايرو اوتيل. وفى يوم 8 – 4 –2007 نظمت رحلة سياحية للوفود المشاركة الى الهرم والمتحف وخان الخليلى كما نظمت لهم رحلة نيليه . وقد سافر آخر فوج يوم 9 – 4 – 2007



لجنة التحكيم

مجتمع إنترناشيونال



الأستاذ/ عاطف صالح والآنسة/ إيمان، أرق التهانى من أ/ عبد الرحيم مصطفى بالخطوبة السعيدة

فى حفل عائلى بهيج تم خطبة محمد رضا على الآنسة لبنى عبد العزيز

أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يتقدمون بالتهنئة إلى السيدة سميرة أحمد ميهوب على أختيارها الأم المثالية بقطاع النقل البحرى

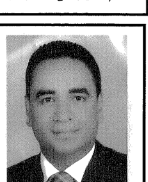
الأمهات المثاليات



أقيم حفل تكريم الأمهات المثاليات فى محافظة الإسكندرية بالتعاون مع مركز الإبداع والجمعية العربية لتنمية المواهب ومديرية الشباب والرياضة تحت رعاية اللواء/ أحمد محمود عبد الله وكيل وزارة الشباب والرياضة وقام بتنظيم الحفل أ/ أحمد مراد وأ/ محمد فاروق وأ/ منال إسماعيل وأ/ صابر نصيف للعلاقات العامة بالجمعية العربية وإبراهيم عويضة.

وقد تم تكريم الأمهات المتفوقات والمبدعين بالمحافظة حضر الحفل المهندس ماهر شلتوت وكيل وزارة القوى العاملة سابقاً والدكتور محمد عبد المنعم يونس خبير التنمية البشرية، وقاموا بتكريم الأمهات وتسليمهم الجوائز.

وقد اختيرت الأستاذة بدرية عبد القادر مدير عام التنظيم بقطاع النقل البحرى أم مثالية على مستوى المحافظة، والأستاذة سهام محمد زكى مدير هيئات فرع شباب شرق، والأستاذة صفية إبراهيم شكرى أمين مخازن شئون مالية وإدارية، وبعد ذلك قاموا بتقديم فقرات موسيقية قدمها فريق طلائع مديرية الشباب والرياضة وكورال قدمه فريق كورال طلائع مديرية الشباب والرياضة وبعد ذلك فقرة غنائية فردية قدمها مواهب الجمعية لتكريم لهؤلاء الأمهات.



الكاتب الصحفى محمد شاكر وحرمه وداد شلبى عضو مجلس الشعب السابق يهنئان الأستاذ القدير شعبان أحمد خليل المحامى بالإستئناف العالى ومجلس الدولة بعضوية إتحاد المحامين العرب والتمنيات بالتوفيق الدائم

تهنئة قلبية

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تهنئ أعضاء مجلس أمناء مدرسة سيد درويش وهم المربية الفاضلة الأستاذة نعمة محمد فهمى النحاس مدير المدرسة وإنتخاب كلاً من المربى الفاضل الأستاذ يحيى بيومى محمد أحمد رئيسا لمجلس الأمناء للمدرسة والنائبة الأستاذة وداد شلبى عضو مجلس الشعب السابق نائباً لرئيس مجلس الأمناء وقد إستطاع مجلس الأمناء فى هذه الفترة الوجيزة تحقيق إنجازات تربوية من أجل النهوض برسالة العلم وتربية أجيال المستقبل

الأستاذة نعمة محمد



الأستاذة وداد شلبى

الأستاذ يحيى بيومى

عيد ميلاد سعيد

على حسن فوزى

أمنية عبد الرحيم مصطفى

شهد عبد المنعم حسن

مولود سعيد



احتفل الزميل الريان/ فاروق عبد المنعم الصايغ والمهندس فاروق غريب وأسرتيهما بقدوم حفيدهما (يوسف) نجل المصرفى/ إسماعيل فاروق غريب ببنك الأهلى سوسيتيه جنرال والسيدة/ شاهيناز فاروق الصايغ وأسرة تحرير المجلة تتقدم للأسرتين بأحر التهانى والتمنيات القلبية بالعمر المديد والمستقبل العظيم